تاريخ المصريين ١٧٦

الملاحة النيلية في مصر العثمانية

١٥١٧ ـ ١٧٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان



الهيئة المصرية العامة للكتاب



إهـــــــداء ٢٠٠٦
الهيئة المصرية العامة للكتاب
القاهرة



الملاحة النيلية
فى مصر العثمانية

١٥١٧ـ ١٧٩٨م

د. عبد الحميد حامد سليمان

كلية تربية دمياط - جامعة المنصورة

١٩٩٩م



الهيئة المصرية العامة للكتاب

٢٠٠٠



تقديم

الملاحة النيلية

يسرنى أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن «الملاحة النيلية فى مصر العثمانية» الذى كتبه الدكتور عبدالحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسلة أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصرية فى العصر العثمانى». فهو على هذا النحو متخصص فى هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادى المصرى فى العصر العثمانى.

وقد تناول الكتاب عدة موضوعات رئيسية: أولها الملاحة النيلية، من ناحية الحرفة والصناعة وأنواع المراكب، والموانئ، ونظم الملاحة. والثانى اقتصاديات الملاحة النيلية، من ناحية نظم الاستثمار، وفئات المستثمرين، والعوائد الاقتصادية للاستثمار فى المراكب والقوارب، والعناصر الاجتماعية التى شاركت فى هذا النشاط الأقتصادى من رجال الأوجاقات العثمانية، وطائفة متملكى المراكب والقوارب من الرويسا والبحارة، وكبار التجار، وعناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة النيلية فى مصر العثمانية، من حكام الشريعة، والكشاف والأمناء والجاويشية وغيرهم.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة فى النيل، فتحدث عن تأثير العربان على أمن الملاحة النيلية فى الوجه البحرى والصعيد ولجوء أصحاب المراكب والنوتية إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس أو خضوعهم إلى مافرضته العناصر المهددة للأمن من أتاوات، ومحاولات الأجهزة الادارية فى الأقاليم لمعالجة مشكلة أمن الملاحة فى نهر النيل، وكل ذلك فى إطار الصراع الدائر بين الأوجاقات العثمانية وانصرافها إلى الأعمال الادارية سعياً وراء النفوذ.

وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التى ترسم صورة للحياة الملاحية فى نهر النيل فى مصر العثمانية.

وموضوع الكتاب كما هو واضح موضوع مهم وجديد، ويتناول جانباً مجهولاً من جوانب الحياة الاقتصادية فى مصر العثمانية لم يلق من قبل عناية تذكر من الباحثين، ويبين أهميته كواحد من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرائبى للدولة وأصحاب النفوذ.

وأملى أن يجد فيه الباحث المتخصص والقارئ المثقف ما ينشد من فائدة ومتعة.

والله الموفق.

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

إهـــــداء

إليهم

حيث يذوب الفؤاد رحمة وإشفاقا وحنانا وبرا

إلي زوجتي وأولادي



بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

منذ أن بدأت حضارة مصر القديمة حول نهر النيل وهو يمثل شريان الحياة وسببها لمصر والمصريين يوماً بعد يوم وحقبة بعد حقبة وقرناً بعد قرن حتى استقر فى وجدان مصر والمصرين وغدت مقولة هيرودوت (مصر هبة النيل) واقعاً لا مراء فيه .

ولم تقتصر أهمية نهر النيل على دوره المعروف للزراعة والإنسان بل جمع إلى ذلك كونه طريقاً تجارياً تنتقل عبره البضائع والمسافرين حيث ينشد الأمن الذي تفتقده الطرق البرية كثيراً خاصة وأنه قد ربطته روافد عديدة من الترع والخلجان التي شكلت منافذ هامة يمتد من خلالها دور النهر إلى مناطق بعيدة عن مجراه في قلب الدلتا .

وقد سبقت دراسات عديدة ومتنوعة عن نهر النيل ودوره عبر عصور مختلفة [1] وكانت الدراسة التى قمنا بإعدادها عن الموانئ

---

(1) على سبيل المثال : ١-البحرية المصرية في العصر الفرعوني . د. نجيب ميخائيل – مجلد تاريخ البحرية المصرية – جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤م.

٢- البحرية المصرية القديمة . د. عبد المنعم أبو بكر .

٣- البحرية المصرية فى عهد البطالمة . د. محمد عواد حسين .

٤- النيل فى عصر المماليك د. محمود رزق سليم – دار القلم . سلسلة المكتبة الثقافية ١٣٢ لسنة ١٩٦٥.

٥- النيل الخالد . د. محمد محمود الصياد – دار القلم . سلسلة المكتبة الثقافية ٥٣ لسنة ١٩٦١.

المصرية في العصر العثماني قد تضمنت إشارات مجملة عن الملاحة النيلية في مصر العثمانية ولكن أهمية هذا الموضوع وما أمدتنا به وثائق المحاكم الشرعية المتنوعة والمتعددة من معلومات وتفاصيل واسعة وعلى جانب كبير من الأهمية جمعناها من مختلف السجلات والوثائق منذ عام ١٩٩٢م وحتى كتابة هذا البحث فرضت علينا أن نفرد لذلك في عمل علمي مستقل .

وعلى هذا يأتي هذا الكتاب متناولاً جانباً هاماً من أهمية نهر النيل وهو دوره كطريق مصر الأول للتجارة الداخلية والخارجية في العصر العثماني وذلك من خلال الحديث عن الملاحة النيلية من حيث كونها ركناً رئيسياً يمتد تأثيره إلى كل مناص الحياة سياسية واقتصادية واجتماعية في مصر العثمانية .

وما فعلته من قيمة اقتصادية واستثمارية للعاملين فيها وما استقر فيها من النظم والحرف والتقاليد ، وما أثر فيها وتأثر بها من ظروف السياسة وتقلباتها والأمن وحالاته ونظم ضبطه وما قامت به كواحدة من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرائبي للدولة وأصحاب النفوذ ، وتأثير ذلك كله وتأثره بمجمل الحياة المصرية في العصر العثماني .

ختاماً فإنني أتقدم بوافر الشكر لكل من قدم يد العون أو المساعدة في إخراج هذا البحث بهذا الشكل وأخص بالشكر أساتذتي وزملائي في سمينار دار العلوم وسمينار الدراسات العثمانية بكلية الآداب جامعة

٦- نهر النيل في المكتبة العربية – د. محمد حمدي المناوي – الدار القومية للطباعة والنشر – القاهرة ١٩٦٦ .

٧- النيل حياة نهر . اميل لودفيج – ترجمة عادل زعتر – الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٧ .

كما حظي النيل باهتمامات المؤرخين والرحالة القدامى ومنهم على سبيل المثال – ابن مماتي – القلقشندي – ابن دقماق – ابن جبير – ابن حوقل .

القاهرة ، كما أتقدم بوافر شكري وتقديري لأساتذتي وزملائي في سمينار كلية الآداب جامعة عين شمس الذي ألقيت فيه محاضرة عن فكرة هـــذا الكتاب وكذلك سمينار قسم التاريخ بآداب بنها ، وكانت للمناقشات التـــي تمت في تلك المحافل العلمية أكبر الفائدة لإتمام هذا البحث ، كما أتقـــدم بوافر الشكر إلى العاملين بدار الوثائق القومية المصرية والشهر العقاري بدمنهور وإلى الصديق العزيز الأستاذ الجندي محمود عبد الرازق الـــذي ساهم بجهد كبير في إخراج هذا الكتاب ومراجعته وكل من ساهم بفكـــرة أو كلمة يكون قد قدم لهذا البحث ولي شخصياً معروفاً وفائدة لا أنساها .

والحمد لله أولاً وآخراً
دكتور/ عبد الحميد حامد سليمان
كفر سليمان - مايو ١٩٩٩



الفصل الأول

الملاحة النيلية –(الأدوات والصناعة والنظم)

تمهيد :-

أولاً :- خامات الصناعة وحرفها .

ثانياً :- رويسا المراكب والنوتية .

ثالثاً :- أنواع المراكب وتجهيزاتها .

رابعاً :- الموانيء والمواد والمعادي .

خامساً :- نظم الملاحة وأساليبها .



تمهيد

امتدت حرفة الملاحة في نهر النيل على اتساع معناها الـذي يشـمل تصنيع أدوات ووسائل ذلك من مراكب وأشرعة وقوارب وطرائق ملاحـة وموانئ ونظماً وتقاليد عبر تاريخ طويل يمتد إلى عصور مصر المختلفة ، وبلغت بعض مراكب الشمس التي اكتشفت في مصر حداً من الضخامـة بحيث بلغ طولها ٤٣,٥ متراً وعرضها ستة أمتار[1] .

---

[1] صدقي ربيع : – المراكب في مصر القديمة – الهيئة العامة للكتاب سنة ١٩٩٢ صـ ٨٨-٨٩ .

١ لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع عبر العصور المختلفة يرجع إلى :-

– د. نجيب ميخائيل : – البحرية المصرية في العصر الفرعوني – مجلد تاريخ البحرية المصرية – جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ صـ ٩٢-٩٦ .

– د. السيد عبد العزيز سالم – البحرية المصرية في العصر الفاطمي– مجلد تاريخ البحرية المصرية صـ ٥٠١-٥١٣-٥١٦ .

– د. محمد حمدي المناوي – نهر النيل في المكتبة العربية – الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٩٦٦ صـ

– د. درويش النخيلي – السفن الإسلامية على حروف المعجم– الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ صـ ١٩٥ : ٢٠٢ .

وقد بدأت تلك الصناعة باستخدام البردي كمادة تصنيع إلى أن بـــدأت المراكب الخشبية في الظهور آخذة شكلها العام من القوارب البردية ثـــم تطورت على مرور الأيام إلى أن أصبحت صناعة مستقرة وحرفـــة ذات ركائز ونظم ثابتة ومتوارثة [1] وامتداد تلك الحرفة وتقاليدها في العصر العثماني يمثل حلقة إن لم تخرج عن السوابق من العصور فإنها لا تبتعد كثيراً عنها إلا بقدر ما يختص به كل عصر من الخصائص التـــي تحـــدد ملامحه وتميزه عما سواه .

وفيما يلي نتناول الوسائل والأدوات والنظم التي امتلكتها الملاحة النيليـــة في مصر العثمانية :-

أولاً : خامات الصناعة وحرفها :

كان افتقار مصر للمواد الخام اللازمة والكافية لبناء السفن من أخشاب وحديد وكتان وقطران مشكلة واجهت تلك الصناعة عبر العصور المختلفة ولذلك عني ولاة مصر وسلاطينها زمن الأيوبيين والمماليك بزيادة إنتـــاج الخشب المحلي عن طريق غرس أشجار السنط والجميز وغيرهـــا علـــى

(1) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع عبر العصور المختلفة يرجع إلى :-

- د. نجيب ميخائيل : – البحرية المصرية في العصر الفرعوني – مجلد تاريخ البحرية المصرية – جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ صـــ ٩٢-٩٦ .
- د. السيد عبد العزيز سالم – البحرية المصرية في العصر الفاطمي – مجلد تاريخ البحرية المصرية صـــ ٥٠١-٥١٣-٥١٦ .
- د. محمد حمدي المناوي – نهر النيل في المكتبة العربية – الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٩٦٦ صـــ .
- د. درويش النخيلي – السفن الإسلامية على حروف المعجم – الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ صـــ ١٩٥: ٢٠٢ .

ضفاف نهر النيل وأنشئت لهذا الغرض غابات سلطانية اقتصرت أخشابها على السفن التابعة للدولة غير أنه على الإجمالي فإن ذلك لم يف بحاجة تلك الصناعة عبر العصر الإسلامي إذ ظلت مفتقرة إلى الأخشاب الواردة من الشام وغيرها من البلاد التي تكثر فيها المواد الأساسية في تلك الصناعة [١] .

واستمرت الحاجة إلى تلك المواد الخام ماسة في مصر العثمانية ورغم كثرة الأشجار التي تزود صناعة المراكب والقوارب بحاجتها من الأخشاب مثل الكافور والزنزلخت والتوت والليمون والجميز وغيرها مما رصدته كتابات الرحالة وزودتنا به المواد والوثائق المختلفة فإنها لم تكن كافية للاحتياجات الأساسية الملحة لتلك الصناعة الهامة ، الأمر الذي اضطرت معه الأجهزة الإدارية إلى أن تمنع قطع تلك الأشجار إلا بعد استئذان عناصر تلك الأجهزة وذلك لضمان بناء السفن التي تجهز للعمل في الخدمة الرسمية والمهام التي تحتاجها الدولة من نقل للحبوب والجنود وغير ذلك ، يأتي ذلك في المقام الأول ثم يعقبه سد حاجة الصناعة المحلية للمراكب والقوارب التجارية [٢] .

---

[١] د. أحمد مختار العيادي : - البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك - مجلد تاريخ البحرية المصرية صـ ٥٤٢-٥٤٦ .

[٢] سوف نستخدم الحرف (ق) مختصر لكلمة وثيقة وآثرنا اختيار أرقام الوثائق دون رقم الصفحات في السجلات وذلك لاشتمال الصفحة على أكثر من وثيقة في بعض الأحيان .

دار الوثائق القومية : - سجلات محكمة دمياط الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧٤ هـ ق٥٤٢-٥٤٦ - سجل ٧٦ لسنة ١٠٤١هـ ق ١٩٦ .

-سجلات محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ ق ٩٥

-SAVARY : letters on Egypt . Translated from the French - second edition – London –pp 312:313 .

وإزاء ذلك برزت الحاجة إلى واردات من المواد الخام خاصة الأخشاب لتعويض ذلك ، وقد كانت بلاد الشام وآسيا الصغرى مصدراً رئيسياً لتلك الواردات وعلى هذا فقد اتسعت واردات مصر من الأخشاب من بلاد الشام وآسيا الصغرى فشملت أشجاراً من الصنوبر والقرو والسنديان كما شملت أخشاباً مجهزة أطلقت عليها وثائق المحاكم الشرعية صفة (**الأخشاب الألواح والأخشاب القيسية والأخشاب المدخنة**)[1] كما تضمنت تلك الواردات الأخشاب الطويلة التي تستخدم كصواري في المراكب والحطب الرومي الذي يستخدم في صناعة المجاديف والمداري [2] . وكذلك المراسي الحديدية والمسامير وأقمشة الأشرعة والقار(الزفت) [3]وكانت تلك المواد عناصر أساسية

---

[1] دار الوثائق المصرية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٣هـ ق ٣٤-٣٧ - سجل ٣١لسنة ١٠٠٠هـ ق ٢٥١ .

[2] المداري : مفردها مدراة وتستخدم لدفع المراكب في حالة سكون الريح وفي دفع المراكب إلى الاتجاهات التي يريدها الربابنة وإبعادها عن الاصطدام بالأجسام الصلبة والأرصفة في حالة الرسو .

[3] تضمنت مكونات المراكب والقوارب وصناعتها الكثير من الدلالات والمصطلحات والمعلومات الخاصة بتلك الحرفة ورجالها والتي انقرضت تقريباً وعلى ذلك لم أجد بداً من الاستعانة في تفسير ذلك ببعض كبار شيوخ حرفة الملاحة النيلية من روسيا المراكب الشراعية وأجريت معهم عدة مقابلات بعضها مع كل واحد على حدة والبعض الآخر مجتمعين وإليهم يرجع الفضل في توضيح كثير مما ورد في البحث من مصطلحات الملاحة وأسرار الحرفة إذ تم تفسيره بالاستعانة بهم وهم بترتيب السن والخبرة :

في تلك الصناعة وجدت أسواقاً رائجة لها في المدن الكبرى مثل دمياط ورشيد وبولاق اللواتي كن مراكز رئيسية لصناعة المراكب والقوارب النيلية ورجال الحرف القائمة عليها تلك الصناعة مثلما كانت تلك المدن مراكز تجارية على جانب كبير من الأهمية لتجارة مصر الداخلية والخارجية [1] .

وقد تمركزت صناعة المراكب والقوارب على اختلاف أحجامها وسعاتها في مراكز صناعية هامة تقع على النيل خصوصاً في دمياط

١-الرايس الأباصيري إبراهيم حبة : - شيخ طائفة المراكبية من دمياط وعمره ٨١ عاماً وقد بدأ ممارسة تلك المهنة سنة ١٩٣٠م واعتزلها سنة ١٩٨٤ م .

٢-الرايس السيد إبراهيم حبة : - عمره ٧٤ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ واعتزله سنة ١٩٨٤ .

٣-الرايس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن : عمره ٧٣ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ واعتزله سنة ١٩٨٤ .

٤ -الرايس أبو العزم أبو العزم العرابي : - عمره ٦٥ عاماً وقد بدأ عام ١٩٤٥ واعتزل المهنة سنة ١٩٨٤ .وقد اختفت تلك الحرفة سنة ١٩٨٤ مع ظهور الطرق السريعة في الدلتا وبالتالي غير رجالها أعمالهم إلى حرف أخرى .

[1] ١ دار الوثائق المصرية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨لسنة ١٠٥٢هـ-١٠٥٣هـ ق ٣٥٧ محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦٠لسنة ١١١٣هـ ق ١٩٦ .محكمة بولاق سجل ٥٥لسنة ١٠٨٩هـ-١٠٩٠هـ ق ٤٤٨ سجل ٦١لسنة ١١١٦هـ ق ٢ - سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ - ١١٧٨هـ ق ٥٦٧.

- Richard pococke A-Description of the East and some other cauntries – VOL1. "the first observations on Egypt – London 1743. pp. 173-174.

ورشيد وبولاق ومصر القديمة كما عرفت أماكن أخرى كثيرة تلك الصناعة مثل سمنود والمحلة وزفتى ومنفلوط وقوص وغيرها[1] .

وقد قامت تلك الصناعة الهامة على أكتاف عدة حرف مختلفة تداولت ذلك بدءاً من تجهيز الأخشاب وتقطيعها وكان ذلك عمل طائفة النشارين إلى صقل الحديد وتشكيله في أدواته المطلوبة لتجهيز المراكب وتسييرها من مراسي وغير ذلك ، وهو ما كانت تقوم به طوائف الحدادين والخواصين والنحاسين[2] ثم كان على طوائف النجارين مهمة تصميم المراكب وتجميع الأخشاب وتشكيل الهياكل على أنواعها المختلفة وقد نقلت لنا إحدى الوثائق تعاقداً تم بين قائد القلعة السلطانية الشرقية

---

[1] كارستن نيبور : - رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة ١٧٦١ إلى ١٧٦٧ - رحلة إلى مصر - الجزء الأول - الطبعة الأولى ترجمة مصطفى ماهرة - القاهرة سنة ١٩٧٧ ص ٢٢٦-٢٢٧ .

- دار الوثائق القومية : -محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ-١٠٤٨هـ ق ٤٣٤-٨٢٠ . محكمة رشيد الشرعية سجل ٦ لسنة ١٠٥٥هـ ق ٧٠٢ سجل ٤٨ لسنة ١٠٣٨ ق ١٢١٥.

- محكمة دمياط الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٣هـ ق ٣ - سجل ١١٧ لسنة ١٠٧٣ ق ١٥٤ .

[2] ١ دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ ق ٨٢٠.

-محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧١ ق ١٨٢-٣٠٩

سجل ٥٥ لسنة ١٠٩١-١٠٩٨هـ ق ٢٩٥-٥٦٠.

- محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ ق ٩٥.

- محكمة دمياط الشرعبة سجل ١٩٠لسنة ١١١٣ ق ١٨.

بدمياط مع شيخ طائفة النجارين على تصميم وتنفيذ إحدى المراكب وقد شرط صاحبها عليه ما رصدته إحدى الوثائق فيما يلي (عليه هندسة الأخشاب ونجرها وإصلاحها وتسميرها على حكم العادة بأجرة قدرها ٤٠٠ نصف فضة [١] بأخشاب يحضرها إليه من ماله ...) [٢].

وإذا انتهت عملية بناء هيكل المركب أو القارب احتاج قبل نزوله إلى صفحة الماء إلى حرفيين من طائفة (الجلافطة) وعلى هؤلاء مهمة سد المركب بالألواح الخشبية وإحكامها ثم تأمينه من تسرب المياه وذلك بأن يدفع بالكتان في الفجوات وفي الفراغات بين الألواح ثم يطلي المركب بعد ذلك بالقار [٣] الذي عرفته الوثائق بأنه (البياض) أو (الزفت) وذلك من خلال وثيقة تعاقد إضافية لسابقتها استكمل فيها قائد القلعة السلطانية الذي أشرنا إليه آنفاً بناء مركبه وذلك بتعاقده مع الشيخ محمد الساروي شيخ طائفة الجلافطة [٤] وجاء فيها (عليه سد المركب المذكور

---

[١] نصف الفضة هي العملة الرسمية التي تقاس عليها أسعار العملات المختلفة في العصر العثماني وقد عرفت باسم البارة أو الأنصاف الديوانية وقد اعتراها الغش في نسب الفضة أو قطعها فيما عرف باسم المقاصيص – الجبرتي عجائب الآثار في التراجم والأخبار – دار الجيل لبنان حـ١ صـ١٦٣ .

[٢] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ ق ٥٢٩ ، ٢٦٠ لسنة ١١٧٨هـ – ١١٧٩ هـ ق ٧٠ .

[٣] مقابلة مع مجموعة من الرويسا الذين سبق الإشارة إليهم .

[٤] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ ق ٥٣٠ .

بالألواح الخشبية وتسميرها ظاهراً وباطناً بالمشاق [1] والبياض وإتمامها إلى نهاية نزول البحر بنفسه وبمن يستعين به بأجرة قدرها ٤٠٠نصف فضة ..) ورغم شرح تلك الوثيقة لعملية الجلفطة إلا أنها تضمنت دلالة أخرى مؤداها أنها تقتضي من الأجر مثلما تحتاجه عملية نجارة المركب وتصميمه ثم تأتي عملية تجهيز المراكب بالأدوات المطلوبة [2] .

ومن أهم الطوائف التي تمد المراكب بأدواتها المطلوبة لتجهيزها للملاحة طائفة (القلوعية)[3] التي تصنع الأشرعة المختلفة وطائفة

---

[1] المشاق هو الكتان المجموع في حبال رفيعة والذي يوضع فيما بين ألواح المراكب فيمنع تسرب الماء بين الألواح ثم تطلى الألواح بالقار لحماية خشب المركب من التسوس وضمان عدم تسرب المياه فيما بين الألواح

- استيف : - وصف مصر الجزء الخامس - ترجمة زهير الشايب - الخانجي سنة ١٩٧٩ ص ٢١٦-٢١٧ .

[2] ١ بلغت أسماء تلك الأدوات ما يزيد على سبعين إسماً تم التعرف على معظمها وتحديد أهميته ودوره في هيكل المركب أو لحركة سيره أو لشحنه أو تفريغه في مقابلة مع مجموعة من الرويسا المشار إليهم ولتفصيل ذلك يراجع الملحق رقم ٢ في ملاحق هذا البحث .

[3] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية- سجل ١٥٢ لسنة ١١٠٤هـ ق ٤٢٩ ، سجل ١٥٣ لسنة ١١٠٩ ق ٢١٢ ، ٢٩ لسنة ٩٩٨ هـ ق ٥٦١

محكمة المحلة الكبرى الشرعية : سجل ٧ لسنة ١١٣٦ ق ٣٥١ .

تصنع الأشرعة من الكتان الخالص وهى أعلى الأنواع أو من الكتان المختلط بالقطن ، وتركزت صناعة الأشرعة في دمياط ورشيد والإسكندرية وسمنود والمنزلة والمحلة الكبرى وأفضل أنواعها ما كان يصنع في رشيد

(الحبالين) التي تزودها بالحبال التي قامت صناعتها على خامات محلية من ألياف النخيل وقد استدعت أهمية تلك الألياف من الأجهزة الإدارية أن تحظر التعامل فيها إلا من خلال ملتزم واحد يحتكر شرائها وبيعها وقد عرفه استيف بأنه (أغا المشاق) وعليه إمداد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية باحتياجاتها من الحبال وكان عليه أن يسجل إيراداته من الألياف ومبيعاته إلى طوائف الحبالين وغيرهم في دفتر يسمى (دفتر شاهد الليف) وبلغت قيمة متحصلات ملتزم الليف في عام واحد على سبيل المثال ستة آلاف قنطار بلغ ثمنها ٨٣٣٩٥ من الأنصاف الفضية عام ١٠٢٨هـ/١٦١٨م [1] .

على أن صناعة السفن والقوارب في مصر وطوائف الحرف العاملة عليها قد اضطلعت بدور حيوي وهام في بناء وتجديد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية والعاملة في نقل الجنود والمهمات الرسمية كالحبوب والبارود والاحتياجات المختلفة وذلك فيما رصدته الوثائق بصفة سنوية من أوامر إدارية (بيورلديات – خط شريف – فرمانات) كانت ترسلها السلطات العثمانية في استنبول أو الأجهزة الإدارية في القاهرة إلى الأجهزة الإدارية في مراكز تواجد طوائف الحرف العاملة مثل دمياط ورشيد وبولاق تأمرهم بندب أعداد من أفراد تلك الطوائف للعمل في إنشاء أو صيانة مراكب حربية وغير حربية للعمل في الأسطولين البحرى

– جيرار : وصف مصر الجزء الرابع – ترجمة زهير الشايب – الخانجي ١٩٧٨ صـ ١٨٥-١٨٦ .

[1] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ١٦ لسنة ٩٨٣هـ – ٩٨٤هـ ق ٧٤٠ ، سجل ٦٠لسنة ١٠٢٨هـ ق ١٢١ ، سجل ١١٨ لسنة ١٠٧٤ هـ ق ٢٦٤ .

محكمة رشيد الشرعية : سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ ق ٩٥.

– استيف : – المرجع السابق صـ ١٢٠-٢١٦-٢١٧ .

حسين افندي الروزنامجي : – ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية– نشر وتحقيق د. محمد شفيق غربال – مجلد كلية الآداب المصرية – المجلد الرابع – الجزء الأول سنة ١٩٣٦ صـ ٥٩ .

وقد أعقب إحدى الأوامر الإدارية (البيورلديات) التي تطلب تجهيز النجارين والجلافطة إلى السويس وثيقة جاء فيها ما يلي (علم يتضمن الجلافطة والنجارين الذين مطلوبين برسم إنشاء مركب جديد بوقف المرادية ببندر السويس المعمور من ثغر دمياط المحروس وعلم التسافير الذي بيد المعلمين المذكورين وعلم مصاريف وأجرة مراكب لتوجيههم إلى ثغر بولاق كما يبين فيه على يد قدوة الأكابر والأعيان الأمير عبد الرحمن أوده باشا مستحفظان وعلى يد سيدي خليل تابع الأمير عبد الله أغا الناظر المعين في شأن ذلك ......) وترصد تلك الوثيقة ظروف سفر هؤلاء الحرفيين وتراتيب ذلك وتحفظ أسماء كل حرفي ومن سافر معه من تلاميذه وأجورهم العينية والنقدية وغير ذلك .

وفي سنة ١٠٩٣هـ/١٦٨٢م اشتدت الحاجة لإرسال خمسة عشر حرفياً من النجارين والجلافطة لإعادة تأهيل وصيانة مراكب الحرمين الشريفين بالسويس والتي كان عليها القيام بنقل الغلال لأهالي مكة والمدينة والتي عرفت باسم غلال الحرمين الشريفين من مصر وهي حبوب مشتراة بتمويل من الخزينة السلطانية وذلك إضافة إلى إيرادات الحبوب من أراضي أوقاف الحرمين الشريفين في مصر والتي كان أكبرها ما يعرف باسم وقف الدشيشة الكبرى ووقف المرادية المنسوب إلى السلطان مراد الرابع ووقف المحمدية ووقف الأحمدية وغيرها مما جمعته الوثائق تحت اسم (أوقاف الحرمين الشريفين) وتقوم تلك السفن لإضافة إلى ذلك بنقل احتياجات الحرمين الشريفين من الزيت والحصير وغير ذلك[1] .

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول تلك الغلال ومصادر التمويل لذلك والمدفوعات النقدية وسفن الحرمين الشريفين والجهات التي كانت توزع عليها تلك الإعانات السنوية يرجع إلى :

د. عبد الحميد حامد سليمان :– مصر والحرمين الشريفين . بحث ألقى في الندوة الدولية للعلاقات بين مصر والجزيرة العربية والتي نظمتها كلية الآداب جامعة القاهرة سنة ١٩٩٣ وقد نشر هذا البحث في مجلة ندوة التاريخ الإسلامي التي تصدرها كلية دار العلوم جامعة القاهرة سنة ١٩٩٤

وقد بلغ أجر الرجل في تلــك المهمــة ٢٢,٥ قرشــاً بمــا يســاوي ٩٦٧,٥٠ نصفاً من الفضة ، غير أن تلك الأجور لم تكن مجزيـــة فــي بعض حالاتها وقد أغرى ذلك بعض شيوخ طوائف الحرف فأبقوا الأغنياء من الحرفيين وأجبروا الضعفاء والفقراء على السفر فشكوا إلى الديــوان العالي بالقاهرة فأمر بمنع ذلك .

وعلى العكس من ذلك كان الحرفيون يسارعون إلـــى التعــاقد مــع أصحاب المراكب في الشام وغيرها للعمل في إنشاء المراكب وصيانتــها لديهم نظير أجور مجزية [١] .



---

(١) دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٦ ق ١٨٠.

وفيما يلي جدول يبين أعداد المسافرين وحرفهم في سنوات مختلفة شهدتها فترة هذا البحث [1]

سنة	محل الإقامة	محل الوجهة	نجارين	حدادين	جلافطة	بحارة	جملة
٩٧٣	دمياط	سويس	١٤	١١	—	—	٢٥
١٠١٠	"	بولاق	—	٩	١٥	—	٢٤
١٠٣٨	رشيد	سويس	—	٦	—	١٠	١٦
١٠٥٥	"	"	١٠	٥	—	—	١٥
١٠٧٣	دمياط	"	—	٢٠	—	—	٢٠
١١١٣	"	"	٢٢	—	٤٣	—	٦٥
١١٢٧	"	"	١٣	—	١٧	—	٣٠
١١٢٩	"	"	—	—	٢٠	—	٢٠
١١٣٠	"	"	١٧	—	١٦	—	٣٣

ويلاحظ من هذا الجدول أن النجارين والحدادين والجلافطة هم الحرفيون المطلوبون بصفة كبيرة بينما قل استخدام البحارة الذين كانوا حين يسافرون يعملون نوتيه في السفن السلطانية ، كما يلاحظ أن السويس وما بها من دار للصناعة كانت هي المكان الدائم الذي يطلب الحرفيين للعمل بينما كانت دمياط هي المصدر الأهم لإرسال هؤلاء الحرفيين إلى وجهتهم .

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط سجل ٥ لسنة ٩٧٣ ق ٢ ، سجل ٤٢ لسنة ١٠١٠هـ ق ٢٤٢ سجل ١١٧ ق ١٥٤ ، سجل ١٩٠ ق ١٨-٨٣-١٨٠ ، سجل ١٨٥ ق ٨٣- ٨٦ ، سجل ١٨٧ ق ٤٦ ، سجل ١٩٠ق ١٨ .

-محكمة رشيد سجل ٤٨لسنة ١٣٨ ق ١٢٣١- ١٢١٥ ، سجل ٦١ ق ٧٠٢ .

ثانياً : رويسا المراكب والبحارة

عمل في قيادة المراكب الشراعية النيلية على أنواعها ووظيفتها ربابنة تعلموا فنون الملاحة والإبحار منذ طفولتهم كنوتية وبحارة وامتلكوا الخبرات العملية التي كانت تؤهلهم لقيادة المراكب بطول النهر في رحلات ربما تجوب النيل من شماله إلى جنوبه في صعيد مصر ، ورغم هدوء النيل وسلاسته إلا أن مخاطر مختلفة كانت تتهدد حركة الملاحة فيه خاصة في مواسم الفيضان وما ينشأ عنه من جزر بارزة أو منخفضة تحت الماء ، وفي مواسم تقلب الريح والعواصف وكان ذلك يؤدي إلى غرق العديد من المراكب أو جنوحها واقتضى التعامل مع النهر وتقلباته أن يتمتع ربابنة المراكب بمهارات ودربة وخبرة حتى أصبحت قيادة المراكب مرتبة لا يصل إليها البحارة إلا بعد عمل طويل مع ربابنة أكثر خبرة وأبعد تجربة .

وقد عرفت الوثائق المختلفة ربابنة المراكب تسمية شائعة على مدار فترة البحث هي (الرويسا) ومفردها (ريس)[١] .

---

[١] أصل الكلمة في العربية من رأس القوم أو ترأس عليهم فهو رئيس وخففت الهمزة وقلبت إلى ياء ثم أدغمت فيما بعدها وعوض عنها بالتشديد واستعملت في التركية (رئيس) وجمعها (رؤسا) وتعني من معانيها المختلفة إضافة إلى الرئاسة صفة من يتولى قيادة المراكب التجارية والحربية .

– الزمخشري – أساس البلاغة – طبعة دار التنوير العربي بيروت سنة ١٩٨٤ ص ١٤٨– ١٤٩ .

James –W. Red house:- Turkish and English lexicon –istanbul – 1978 new edition.p999.

وقد توارث هذه المهنة عائلات ظلت أجيال متعاقبة منها تعمل في الملاحة النيلية وانتقلت عن طريق ذلك تقاليد هذه الحرفة بشكل حفظها ووعاها واحتفظت الوثائق على اختلافها بأجيال متتابعة من العاملين كبحارة ونوتية في الملاحة النيلية ومن تلك العائلات على سبيل المثال لا الحصر عائلات شادي والصعيدي والنواساني وعوف وقلقيلة وعرابي برشيد [1]

ولأهمية دور (الرويسا) في قيادة المراكب والقوارب كانوا هم المسئولين عن سلامتها وتأمينها وشحنها وتفريغها ودفع عوائد المراكب إلى أصحابها وإذا غرقت المركب إهمالاً من الريس سجن إلى أن يدفع ثمنها وإن كان ذلك على غير إهمال منه وشهد له بذلك الشهود فلا شيء عليه ولذلك تضمنت تعاقدات أصحاب المراكب مع الرويسا للعمل على مراكبهم شروطاً كانت شبه ثابتة تنحصر فيما أجملته إحدى الوثائق وشاع في غيرها وهي (**على الرايس المذكور وسق السلامة وعوم البحر الأعظم على العادة وأن يدخل بها المين والموارد الآمنة**) كما كانت الأطقم العاملة على المراكب تظل تعمل عليها في أحيان كثيرة

---

(1) Archives de la querre

Armeed, ariental B 6-8- Administration financial d Egypt.

(دفتر يتضمن علم محصول بندر رشيد عن وارد المعاشات من مصر المحروسة ووارد القياسر وحادثة الأرز الأبيض وغيره – ابتداء من شهر ربيع الأول سنة ١٢١٣ لغاية شهر ربيع آخر سنة ١٢١٤هـ .)

دار الوثائق القومية : – محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠

– محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ ق ٤٧.

حتى في حالة بيعها وقد تضمنت بعض عقود البيع اشتراط المشتري ذلك على البائع الذي أقنع رجاله بالعمل مع المالك الجديد [1] .

وقد كانت عقود إيجار المراكب وعقود نقل البضائع وغيرها تتم بين أصحابها والمستأجرين ويسجل فيها اسم ريس المركب [2] الذي كان يعاونه بحارة يتراوح عددهم بين الرجل الواحد والخمسة من البحارة والنوتية بحسب حجم المركب واحتياجاته وغلب على المراكب التي يعمل عليها أصحابها أن يساعدهم أقاربهم أو أبناؤهم أو إخوانهم ممن يعملون تحت رئاستهم كنوتية [3] .

---

[1] دار الوثائق القومية : -- محكمة دمياط الشرعية سجل ١٨١ لسنة ١١٢٣هـ -١١٢٦هـ ق ٣٢٢.

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسنة ١١٦٠هـ-١١٦٣هـ ق٣٣٤ -سجل ٦٠لسنة ١١٠٧ ق ٣٢٤ ، سجل ٣٠لسنة ١٠٢٤ق ٧٦٦- سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ ق١٤٤-٢٣٥-٧٤٩.

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق١٥٠٥ ، سجل ١٠١لسنة ١٠٥٧ ق٨٦٥.

- محكمة رشيد سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥ ق ٧٦٩ .

[3] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٣لسنة ٩٧٨ق ١٦-١٦١ سجل ٨٧لسنة ٩٥٥ ق ١٨ .

محكمة بولاق الشرعية سجل ٢ لسنة ٩٥٢ ، ٩٥٣ ق ١٠٩٩ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠ ق ٦٣٥

- محكمة دمياط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠ ق ٧٥ .

وقد كان الأجراء من النوتية يتقاضون أجورهم بحسب كل رحلة يسافرون فيها ورصدت بعض الوثائق أجور الواحد منهم في عدة سنوات مختلفــة وقد تضمن الجدول التالي بعض ذلك [1]

السنة	بيان الرحلة	إلى والعودة	الأجـــر
٩٥٤	القاهرة	المنيا	٢٨ نصف
٩٥٥	"	البحيرة	٣٠ نصف
٩٥٥	"	المنيا	٤٠ نصف
٩٧٨	"	منفلوط	٣٠ نصف
١٠١٣	"	رشيد	٦٤ نصف

على أن الرويسا والنوتية في المراكز النيلية الملاحية الهامة كدمياط ورشيد وبولاق وغيرها الذين جمعتهم طوائف حرف منظمة لم يسعوا في طوائفهم نظرائهم من الذين يقطنون في القرى والذين لم تسعهم الكـثـرة العددية بحكم وضعية القرى البسيطة قياساً إلى المدن ليقيمـــوا طوائــف محلية في بلادهم كما لم يسعهم البعد المكاني فينضموا لغـــيرهم ومثــل هؤلاء الذين أشارت إليهم الوثائق لماما تحت اســم (المركبيــة) ولــم يشملهم التنظيم الطائفي لبساطة التركيبة الإنسانية والسكانية والحرفيــة داخل القرى ، مثل هؤلاء كانوا يخضعون لسلطان الملتزمين في قراهــم وبالتالي يكون هؤلاء الملتزمون قد حلوا محل شيوخ طوائف الحرف فـي أماكن سلطانهم ونفوذهم .

ويبدوا ذلك جلياً فيما أشارت إليه وثيقة هامة تضمنت تقسيم نواحي الالتزام في قريتي العادلية والحورانـــي التـــابعتين لثغــر دميــاط علـــى

---

[1] دار الوثائق القومية :- - محكمة بولاق سجل ٤لسنة ٩٥٤ هــ ق ٤٩٩ .

- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧لسنة ٩٥٥هــ ق ١٨ ، سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨هــ ق ١٦

- محكمة رشيد الشرعية : سجل ٢٨ لسنة ١٠١٣هــ ق ٥٨٩ .

الملتزمين بها حيث ذكرت أن ما يخص كل ملتزم منهم إضافة إلى أراضي التزامه ومن عليها من الفلاحين والأجراء والعاطلين هو ثلاثة من النوتية (المراكبية) بما يعني أن عددهم في تلك القرية كان ستة من الرجال وأصبح بذلك على كل ملتزم أن يضمن تابعيه من المراكبية لدى أجهزة الإدارة[1] .

وقد أسهمت حرفة النوتية بدورها في تلبية احتياجات المراكب الرسمية التي تقوم بنقل البضائع والمهمات الرسمية من حبوب وبارود وجنود وغير ذلك ، وقام مشايخ طوائف البحارة والنوتية (المراكبية) بتدبير وتنظيم ذلك ورغم أن هذا الدور لم يكن على نفس مستوى ما قامت به باقي الطوائف إلا أنه كان إسهاماً مهماً في هذا الشأن وقد لجأت الإدارة في مصر إلى إجراءات تصفية حينما كانت تضطرها الظروف لذلك ففي أعقاب الوباء المشهور الذي حدث زمن مقصود باشا سنة ١٠٥٣هـ /١٦٤٣م والذي مات فيه أعداد بالغة الضخامة من أهالي مصر بلغ ما حصر منها ٩٦٢ ألف نفس وإزاء ذلك توقفت المراكب عن حمل الغلال من الملتزمين في الصعيد بسبب عزوف البحارة عن العمل تحت وطأة الوباء وعندها أمر مقصود باشا بالقبض على البحارة العاملين على المراكب الخاصة فامتنعت المراكب عن القدوم بالبضائع إلى القاهرة وزاد ذلك الطين بلة وبتعبير ابن أبي السرور البكري

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٨١ لسنة ١١٢٣-١١٢٦ ق ٣٢٢ ، سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٢ ق ٣٠ .

(أمر الوالي بالمسك للمقداف فانقطع الجالب وغلت الأسعار وزاد سعر القمح واشتد الأمر الأول الغلاء ثم الوباء)[1] .

كما نقلت الوثائق أمثلة للحالات العاديـــة ومنـــها ســـنة ٩٩٥هــــ /١٥٨٦م حيث تم إرسال ثمانين رجلاً من النوتية إلى السفن السلطانية ، وحدث نفس الشيء عام ١٠١٠هـ /١٦٠١م إذ توجه النوتية من دمياط إلى رشيد للعمل في المراكب السلطانية وتقاضى الواحد منهم ١٠٠ نصف فضة قبل سفره [2]

كما عرفت الملاحة النيلية أنواعاً أخرى من العناصر المساعدة فـــي تسيير المراكب وخاصة مراكب نقل الركاب ومنها (الختّان) وهو المسئول عن حراسة الخن [3] .

---

[1] ابن أبي السرور البكري : - الروضة الزهية في ذكر ولاة مصر والقاهرة المصرية - رســـالة دكتوراه لم تنشر . إعداد عفاف مسعد السيد العبد . جامعة الإســـكندرية ســـنة ١٩٩٢ ص ٤٣٨ .

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥هـ ق٣٣١.

-محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨لسنة ١٠١٠هـ ق٥٠٩ .

[3] الخن هو مخزن في نهاية المركب ، وللمراكب الكبير منه اثنان أو لهما في صدرها والثـــاني في نهايتها وفيه تحفظ أمتعة البحارة وحاجياتهم وطعامهم وشرابهم ، أما في مراكب نقـــل الركـــاب فتحفظ في الخن أمتعة الركاب ومتعلقاتهم كما تحفظ به الأمانات المرسلة مع المركب من أمـــوال وأمتعة إلى أربابها في الجهات المختلفة

-دار الوثائق القومية : - محكمـــة دميـــاط الشرعيـــة سجـــل ٦٥ لسنـــة ١٠٣٠ق ٣٦ ، ١١٢ لسنـــة ١٠٧٠ق١٠٨، سجل ١٨٠لسنة ١١٢٤ق ٢٨٩.

-محكمة الدقهلية سجل ١٠لسنة ١٠٩٩ق ٥٥٨ .

- محكمة رشيد سجل ١١٢لسنة ١١٢٠-١١٢٢ق ٢٦٢

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠لسنة ١٠٢٤ ق ٢٤٣ .

و(المعداوي) وهو نوتي يعمل في قوارب صغيرة تعمل في أماكن التجمعات السكانية بين ضفتي النهر لنقل الناس والدواب وغير ذلك [1] .

وتؤكد الوثائق بكثافة على اتساع قاعدة العاملين في الملاحة النيلية في مصر العثمانية من الرويسا والبحارة وغيرهم بما يجعلنا ندرك أن تلك الحرف قد شكلت عنصراً هاماً من عناصر النشاط الإنساني في مصر العثمانية عبر مدنها وقراها الواقعة على ضفاف النهر وروافده [2] بشكل يجعلها من الحرف البارزة والهامة وهو ما يوضح بجلاء الدور الذي لعبته الملاحة النيلية في مصر العثمانية على مستوى الوظيفة والنشاط الحرفي .



---

[1] دار الوثائق القومية : - سجلات البحيرة ٢٧لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧ .

- سجلات مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١١١٦.

- سجلات بولاق سجل ٣ لسنة ١١٠٢ هـ ق ١٦٦٥ .

[2] ذكرت هيلين أن ريفلين عدداً من الروافد المستمدة لمياهها من فرع دمياط وفرع رشيد ومنها ترعة الفرعونية وبحر شبين وغيرها كما أشارت إلى دورها في حركة النقل والتجارة الداخلية ولمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

– هيلين ريفلين – الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر – ترجمة الدكتور أحمد عبد الرحمن مصطفى ، مصطفى الحسيني – الناشر دار المعارف القاهرة لسنة ١٩٦٨ ص ٣٠٩-٣٣٧ .

ثالثاً : أنواع المراكب وتجهيزاتها

شهدت صفحة النيل أنواعاً عديدة من المراكب والقـوارب مختلفـة الأشكال والحجوم والوظيفة غطت أنشطة واسعة ابتداء من نقل البضـائع والحبوب والجنود والمسافرين والمعدات والحيوانات وصيد الأسماك ، كما عرف النيل أنواعاً أخرى من المراكب المخصصـة للمناسـبات العامـة والزينة والنزهة التي شهدتها مصر العثمانية في مواسـم وفـاء النيـل والأعياد الدينية وشم النسيم وغير ذلك .

وفيما يلي نتناول أنواع المراكب ووظائفها :-

١- مراكب نقل البضائع :

ذكرنا فيما سبق أهمية نهر النيل القصوى كطريق تجاري أكثر أمنـاً وأقل تكلفة وأيسر مئونة من الطرق البرية كما أنه إلى ذلك يربط مصـر من شمالها إلى جنوبها وقد كفلت له روافده من الخلجان والترع أهميـة إلى أهميته وهكذا استأثر النيل بالقدر الأعظم من حركة التجـارة ونقـل البضائع في مصر سواء الداخلية منها أو الخارجية حيث مثلـت قـوص وإسنا على النيل منافذ رئيسية لتجارة مصر عبر البحر الأحمر وتجارتها مع دارفور وكروفان وغيرها من نواحي السودان [1] .

كما مثلت بولاق ومصر القديمة إضافة إلى دورها في تجارة مصـر الداخلية منفذاً لتجارة مصر الخارجية الصادرة والواردة عبر السـويس ورشيد والإسكندرية [2] .

---

[1] Terence walz :- Trade between Egypt and bilad – al –sudan le ١ caire institute Francais D:archeolagie arientale –1978-pp 53:57-129 .

استيف : المرجع السابق صـ ١٢٣-١٢٤

جيرار : المرجع السابق صـ ٢٢٧-٢٣١ .

[2] لمزيد من التفاصيل يرجع إلى :-

واحتاج الأمر إلى أعداد كبيرة من أدوات النقل عبر النيل من مراكب وقوارب وغير ذلك ، وقد غلب على عملها نقل الحبوب من قمح وأرز وعدس وفول والحمولات من صنف واحد مثل الملح والبارود والتبن والحطب وغيرها . وقد تنوعت تلك المراكب شكلاً وحجماً وإن اتفقت مادة وصناعة وعملاً واختلفت تسميات تلك المراكب حيث تضمنت أسماءً وأنواعاً مختلفة مثل الإشكيف والقياسة والزهيري والعشاري والزنكي والباقوري والعقب والشختور وغيره واتسم كل نوع بسمات ميزته عن غيره ، وقد أفادت الوثائق العديدة أن كل نوع من تلك المراكب كانت له أحجامه المختلفة وحمولته التي تراوحت في النوع الواحد بين الحجم الصغير الذي يسع شحنة بسيطة والنوع الكبير وإن اتفقت في أنها كانت تصمم بحيث يكون لها تجويف كبير ينقسم إلى عنبر أو عنبرين أو ثلاثة بحسب حجم المركب توضع فيه الحمولات على اختلافها

وفي مقدمة المركب ومؤخرتها حجرتان ضمن تجويف المركب أسمتها الوثائق (الخن القدامي والخن الوراني) وهما مكانان لنوم البحارة وحفظ أمتعتهم والمنقولات البسيطة ، وتنتهي كل مركب بدفة تختلف في أحجامها وأشكالها باختلاف كل نوع من المراكب ، كما أن لها صاريان عليهما شراعان مثلثان كبيران وفي بعض الأنواع كان للمركب ثلاثة أشرعة [1] ، وكانت أطوال المراكب والقوارب تقاس بوحدة

د. عبد الحميد سليمان : – الموانئ المصرية فى العصر العثماني– الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب سلسلة تاريخ المصرين العدد ٨٩ لسنة ١٩٩٥ ص ٢٦١:٢٦٧ ، ٢٨١: ٣١٧ ص ٣١٩:٣٢٥.

[1] لبيان خصائص كل نوع من أنواع المراكب ارجع إلى الملحق رقم (١) في ملاحق هذا البحث .

قياس ثابتة وهي (الذراع) [١]، وأحياناً استخدمت وحدة قياس أخـــرى وهي (الشبر) ولكن الذراع كان الأكثر استخداماً كما كانت حمولاتها تقاس بوحدة كيل ثابتة وهي (الأردب) .

وفيما يلي جدول يبين الحدود الدنيا والقصـــوى لأطـــوال وســـعات المراكب المختلفة والتى استخدمت على مدار فترة البحث وقـــد اعتمدنـــا الذراع كوحدة قياس والأردب كوحدة سعة وذلك في الأنواع المختلفة مـــن المراكب التي تضمنها الجدول التالي[٢] : -

---

[١] استخدم في مصر في زمن المماليك الزراع الهاشمي فلما دخل العثمانيون إلى مصـــر أبطلـــوا استخدامه واستعاضوا عنه بالذراع العثماني (الذراع الإسلامبولي) نسبة إلى استبول وكان يزيد عن الزراع الهاشمي بمقدار خمسة قراريط ونصف وذكر جومار أن ٧٥ ذراعاً من هذا النوع تعدل ٥٠,٣٠ متراً ، وهذا يعني أن طول الذراع الواحد يساوى ٦٧ سنتيمتر، وقد قدر إدواردلـــين ذلك الذراع بأن طوله هو حوالي ستة وعشرون بوصة ونصف وأشار إلى أنواع أخرى كـــانت تستخدم في تلك الفترة مثل الزراع البلدي وهو يوازي اثنين وعشرين بوصة وثلثي البوصـــة ، كما كان هناك نوع آخر من الأذرعة وهو الذراع الهندازة ويساوي خمسة وعشرين بوصة وكان يستخدم في قياس الأقمشة ٠

-جومار – وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل – نقله عن الفرنسية د. أيمن فؤاد سيد . الناشـــر الخانجي القاهرة سنة ١٩٨٨صـــ ٢٣٧.

-ابن اياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور – تحقيق محمد مصطفى – الهيئة المصريـــة العامـــة للكتاب سنة ١٩٨٤الجزء الخامس صـــ ٤٤٤-٤٤٥ .

-إدوارد وليم لين : – المصريون المحدثون – شمائلهم وعاداقم – نقله إلى العربية عدلي طاهر نور الناشر – الهيئة العامة لقصور الثقافة ج ٢ صـــ٢٥٢-٢٥٣ .

[٢] أخذنا بيانات ذلك الجدول من العديد من الوثائق التى اختلف مضمونها ما بين وثائق بيـــوع وأخرى للاستعمار وبعضها أفاد بيانا عن السعة والآخر أفاد بيانا عن الطول والبعض أفاد الاثنين معا وفيما يلى نرصد بعض أرقام الوثائق التى أفادت البحث في هذا الخصوص : -

م	نوع المركب	الطول		السعة	
		من	إلى	من	إلى
١	عشارى	١٠	١٨	٢٠٠	٤٠٠
٢	شختور نبوانى	١٥	٣٠	٤٠٠	٩٠٠
٣	قياسه بترس	٥	١٥	١٠٠	٢٥٠
٤	اشكيف بنوانى	٨	١٥	١٧٥	٢٥٠
٥	زهيرى	١٨	٤٠	٥٠٠	١٥٠٠
٦	زنكى	٢٥	٤٥	٨٠٠	١٨٠٠
٧	نقيره	٨	١٥	٢٠٠	٣٥٠
٨	باقورى	٧	١٥	١٥٠	٣٠٠
٩	قياسه	١٢	٢٥	٣٠٠	٦٠٠
١٠	عقب زهيرى	١٥	٢٨	٣٠٠	١٠٠٠
١١	شختور	١٨	٣٥	٤٠٠	٩٠٠
١٢	اشكيف نيلى	٨	٢٥	١٥٠	٥٠٠
١٣	بنوانى	٧	٢٠	٦٠	٥٠٠
١٤	قياسه بسنة	٦	١٣	٧٠	١٥٠
١٥	اتفيني	٥	١٠	٥٠	١٠٠
١٦	غزالى	٥	١٣	١٠٠	٢٥٠

– دار الوثائق القومية -٠ محكمة بولاق الشرعية سجل ٣ لسنة ٩٩٢ ق ٧٥٧ – ٦٩٦ – ٨١٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٥٢٣ ، سجل ٣ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٢ ، سجل ٥ لسنة ١٠٧٠ ق ٥٠٩ – ٧٠٤ – ٧٣٩ – ١٠١٢ – ١٢٦٠ – ١٢٦٣ – ١٣٨٠ ، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠ ، ١١٧٤ ق ٦٣٨ – ٦٨٨ .

– محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٢ – ٤٦ – ١٠ – ١٠٥ – ١٢٨٣ – ١٢٦٧ ، سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ ق ٣١ – ١٢٦ – ١٣٩ – ١٨٩ – ٢٠٠ – ٥٤١ – ٨٦٠ سجل ١٠ لسنة ١٠٥٣ – ١٠٥٦ ق ٦٨٦ – ٤٦ – ٤٦٨ – ٢٠٥ – ٥٠٩ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨ – ١٠٩١ – ق ٨٧ – ٢٩٩ – محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ ق ٢٢١ سجل ٣١ لسنة ٣٠٠٠ هـ ق ٥٣ .

وقراءة في الجدول السابق يتضح منها أن هناك تفاوتاً في القدرة والحمولة بدا بارزا في النوع الواحد حتى إن هذا التفاوت ليصل إلى الضعف في بعض الأنواع ، أما فوارق التصميم فإنها لم تكن فوارق جوهرية ، كما أنه كانت هناك أنواع قليلة الانتشار في القرن ١٦ الميلادي واختفت تدريجياً فيما بعد ذلك ومنها (الأتفيني والباطوس والغزالي) كما استخدمت أنواع بشكل ضئيل في نقل البضائع مثل (القايق) الذي بلغ حمولته ٢٠٠ أردب من القمح و (الفلوكة) الذي بلغت حمولته ٣٠٠ أردب [١] .

كما عرف النيل مراكب كانت تعمل في البحر المتوسط إلى جانب ميدانها الأصلي وهو النيل ومثل هذا النوع تضمنت وثائق بيوعه واستئجاره إشارة لازدواجية دوره ومن ذلك على سبيل المثال ما جاء في بيع مركب نقيرة وصفت فيه بأنها (مركب نقيرة معدة للسفر في البحر الحلو والمالح)[٢].

أما المراكب التي كانت تعمل في بوغازي دمياط ورشيد في فترات انحسار الماء الذي يعرض المراكب الكبيرة العاملة في البحر المتوسط للجنوح أو الغرق وذلك بنقل الحمولات منها وإليها فكانت تسمى الجروم أو النقاير وكانت تقوم في رشيد إلى جانب ذلك بنقل البضائع بين رشيد والإسكندرية وكانت تلك الأنواع مفتوحة مسطحة ذات حمولات خفيفة ويقوم عليها ربابنة ماهرين خبروا البوغازين الخطرين وأجادوا التعامل

---

[١] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٩لسنة ٩٩٨ ق٢٢١ - محكمة الغربية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ-١١٥١هـ ق٢٥٢ - محكمة بولاق الشرعية سجل ٨٧لسنة ٩٥٥ ق ١٢ - ١٠٤٦ ، سجل ٦١لسنة ١١١٦-١٢٠١ هـ ق ٣٨-٣١٨ - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٠لسنة ٩٦٩ق ٥٤١.

[٢] دار الوثائق القومية : - محكمة رشيد الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١٠٥٣هـق ٣٩ ، سجل ٦٤لسنة ١٠٦٠هـ ق١٠٨- محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١لسنة ١٠٠٠ه ق ٤٠، سجل ١٠٣لسنه ١٠٦٣ق ٢٩٩.

مع أخطارهما [١] أما الأدوات والتجهيزات التي كانت تستخدم في المراكب فلا تكاد تختلف في كل الأنواع ولكنها تفاوتت في أعدادها وأحجامها طبقاً لحجم المركب واحتياجاته .

وكانت تلك التجهيزات والأدوات ضرورية وهامة للسماح للمراكب بالإبحار وقد درجت وثائق البيوع والاستئجار للمراكب على وصف كل مركب وصفاً كاملاً بحالته وما به من آلات وتجهيزات أساسية لا غنى عنها لحركة المركب.وضمان سلامتها كما ذكرت أدوات وتجهيزات ليست على تلك الدرجة من الأهمية بحيث لا يعيق غيابها حركة سير المركب [٢] وقد اتسعت وتنوعت تلك الأدوات والتجهيزات من حيث الوظيفة والتسمية بشكل ترادفت معه أسماء عديدة واختفت أسماء واستحدثت أخرى .

٢- مراكب نقل الركاب والبضائع :

شهدت صفحة نهر النيل أنواعاً من المراكب متوسطة الحجم كانت تقوم بدور مزدوج وهو نقل الركاب والبضائع التي تصحبهم أو نقل الحمولات ذات الأنواع المختلفة من الخضروات والفواكه والمنتجات المختلفة من الجبن والبن والأقمشة وغير ذلك وكانت مثل تلك السفن تتفرغ في مواسم نقل الحبوب إلى تلك المهمة [٣]

---

[١] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٦٠لسنة ١١٠٦ ق ٤٢٦ .

- محكمة رشيد الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٨ ق٧١، سجل ٢٥لسنة ١٠٠٨ق ٢٤٤.

- كارستن نيبور - المرجع السابق صـ ١٢٦-١٣٠-١٣٧

- pococke :- op.cit.p14.
-SAVARY:-op.cit pp-313-314-

[٢] بلغ عدد الأدوات والتجهيزات المستخدمة في المراكب أكثر من سبعين نوعاً وآلة ولتفسير مهمة كل آلة تم الاستفسار عن ذلك بمقابلة أجريتها مع مجموعة من الرويسا الذين أشرنا إليهم قبل ذلك ويوضح الملحق رقم (٢) تفاصيل ذلك .

[٣] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠السنة ١٠٢٤ ق٢٤٣-٣١٧ ، سجل ١٣لسنة ٩٨٨ق ٢٤٦-٨٩٧- ١٠٧٣ ق ١٢٥٥.

محكمة دمياط الشرعية سجل ١السنة ٩٥٢ق١٧٦ ، سجل ١٩لسنة ٩٨٤هـ ق٢٩٣

كما أنها عند الحاجة تتحول إلى وظيفة أخرى وهي نقـل الجنـود ، وكان النيل هو الطريق الأساسي لنقل الحملات العسكرية سـواء تلـك المشاركة في الجهد العسكري العثماني في جزر البحر المتوسط أو مشرق أوروبا أو التي تشارك في مطاردة العربان و العصاة أو المتمردين مـن الذين دارت عليهم الدائرة في أتون الصراع على النفوذ داخل مصر .

وقد كان القرن ١٨ الميلادي مسرحاً شهد من ذلك جولات وكر وفـر وتبادل للأدوار بين البيوت المملوكية وأمرائها المتنافسين وقد نقل لنـا الدمرداشي في الدرة المصانة التراتيب المعتادة عنـد خـروج حمـلات للمشارکة في الجهد العسكري العثماني حيث أشار إلى تجمع عناصـر تلك الحملات ببولاق حيث بها قائد الحملة (سردار الحملة) ثلاثة أيـام إلى أن يستكمل حشده وسلاحه ثم تقلع المراكب التي تحمله مع الفـوج الأول من جنوده في اليوم الرابع يتبعه على مدار ثلاثة أيام باقي قـواده وجنودهم كل حسب رتبته[1].

وتبرز في هذا الشأن تفاصيل أوسع ساقتها إحدى الوثائق التي سجلت عملية نقل الحملة العسكرية التـي قادهـا قيطـاس بـك سـنة ١٠٩٧ هـ/١٦٨٥م ، وهي في طريقها إلى كريت واستمرت عملية نقل الجنـود من ١٢ جمادي الأولى في نفس العام إلى ٢٠ من جمادي الآخرة الـذي تلاه وقد شارك في ذلك ٧٥ مركب اشكيف و ٩٦ مركب نقيرة وثـلاث

---

(1) ١ أحمد الدمرداش كتخدا عربان : – مخطوطة الدرة المصانة في أخبار الكنانة– تحقيـق د. دانيال كريسيلوس والدكتور عبد الوهاب بكـر – الناشـر دار الزهـراء – القـاهرة سنـة ١٩٩٢صـ٩٥-١٠٦-٢٠٢.

– مصطفى بن الحاج إبراهيم : – مجموع لطيف يشمل على وقائع مصر القاهرة مـن سنة ١١٠٠هـ إلى آخر تاريخ المجموع سنة ١١٥٢هـ المكتبة الوطنية– فينيا – مخطوط رقم cod 38– his 391– Arale– صـ ٢٤-١٧٦.

– أحمد شلبي بن عبد الغني : أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات – تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم – الناشر مكتبة الخانجي سنة ١٩٧٨ق ٥٥٩ .

مراكب بوقيري حملت ٣١٧٨٨ من الجنود ومعهم أسلحتهم ومئونتـــهم وقد نقل أفراد كل أوجاق [1] على حدة وتقاضى الريابنة أجورهـــم نقـداً وجزءاً من ذلك عيناً متمثلاً في كميات من البكسماط [2] المعـــد لإطعـــام الجنود وقد ضمت تلك الوثيقة قوائم بحمولات كل مركب واســـم ريانـــها وأجرته النقدية والعينية والقائد الذي يتبعه أولئك الجنود .

وقد تقاضى رويسا النقاير والمراكب في رشـــيد ســـنة ١٠٣٨هـــ /١٦٢٨م مبلغ ٢٣٣٦٣ نصف فضة عن عملية عكسية نقلوا فيها جنوداً من الأروام إلى مصر وبتعبير الوثيقة (**ذلك عن أجرة مراكبهم عن حمل العسكر المحضر من الروم للتوجه لمصر المحروسة برسم السفر للمهم السلطاني ...)** [3] وفي سنة ١١٨٦هـــ صدر فرمان مـــن

---

[1] الأوجاقات جمع أوجاق وهي فرق عسكرية بلغ عددها في مصر سبع فرق هي – متفرقـــة – جاويشان – جمليان – تفكجيان – مستحفظان – جراكسة – عزبان – لمزيد من التفاصيل حـــول دور كل أوجاق يرجع إلى :–

حسين أفندي الروزنامجي – المصدر السابق صـــ١٧ وما بعدها .

[2] هي كلمة تركية استخدمت في اليونانية والفارسية بنفس معناها في التركية وهو أنه خبز جاف هش يتزود به المسافرين ويقال أنها عبرانية بمعنى الخبز المصنوع من الحنطة والمخبوز مرتين ويحتمل أن تكون مركبة في الفارسية من بخت ومن سيم أي مخبوز ثلاث مرات .

– د. أحمد السعيد سليمان : المرجع السابق صـــ ٤٢–٤٣ .

–أدي شير : كتاب الألفاظ الفارسية المعربة – الناشر دار العرب للبستاني – الطبعـــة الثانيـــة سنة١٩٨٨ ص ٢٥

[3] دار الوثائق القومية : –محكمة رشيد لالشرعية سجل ٤٨لسنة ١٠٣٨هـــ ق ١٢٨٧ ، سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ ق ٤٧٧.

– محكمة دمياط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠هـــ ق ٧٥ .

القاهرة كان فحواه إحضار العساكر من جميع الجهات وإرسالها إلى إسلامبول واقتضى ذلك إحضار عدد من المراكب بأجور معلومة حيث يوضع فيها الرجال والسلاح ثم يرحلون إلى دمياط ومنها إلى وجهتهم وحذر الفرمان من التأخير [1] .

ولا شك أن مثل هذه الأنواع من المراكب حققت المرونة الكافية التي تطلبتها حركة الملاحة النيلية خصوصاً في ظل اتساع دورها وتنوع واختلاف ظروفها الذي تحكمه طبيعة الإنتاج والمعاملات والظروف العامة في مصر .

٣- مراكب نقل الركاب والنزهة :-

كان نهر النيل الطريق الأكثر شيوعاً لحركة نقل المسافرين بين مختلف النواحي واقتضى ذلك وجود أنواع من المراكب عرفتها حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية تحت اسم (مراكب المعاش) [2] ومثل تلك الأنواع المخصصة لنقل الركاب كان لها قمرة كبيرة مكونة من عدة حجرات وهي ترتفع إلى عدة أقدام وتشغل حيزاً يتراوح بين ربع المركب أو ثلثها الخلفي ويقيم بها المسافرون والبحارة بينما توضع بضائع وأمتعة الركاب في باقي مساحة المركب .

وقد انتظمت من خلالها حركة نقل الركاب بين القاهرة والمدن والقرى في صعيد مصر ودلتاها ، حيث أشار أبو سالم العياشي في رحلته إلى أن خطا لمراكب نقل الركاب كان يربط بين دمياط والقاهرة وفي إطاره كانت تخرج المراكب من دمياط إلى القاهرة يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع وقد ذكر أنه يستقل مركبه إلى القاهرة وقد أفرد العياشي

---

(1) دار المحفوظات العمومية : محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ١٠عين ١٩ مخزن تركي ٦٤ق٢٢٩

(2) المعاش مركب لها قمرات لإقامة الركاب من المسافرين وتعمل في الرحلات البعيدة

نيور - المرجع السابق ص ١٢٩-١٣٠.

الدمرداش - المصدر السابق ص ٢١٠.

لملاحظـاته عن البـلاد الواقعـة علي ضفتي النـهر في رحلتـه إلـى بولاق [1] .

كما نقلت لنا إحدى وثائق محكمة دمياط الشرعية أن خطاً ملاحياً من تلك المراكب كان يقوم بنقل المسافرين من دمياط إلى البلاد الواقعة علـى بحيرة المنزلة وإلى الطينة حيث يسلكون البر في طريقهم من وإلى بـلاد الشام [2] ، وقامت مثل تلك المراكب بدور هام ليس في نهر النيل وحـده وإنما في الخلجان والترع المتفرعة منه .

أما مراكب التنزه فقد كان منها ما امتلكه علية القوم من الباشـوات والأثرياء والأمراء وقد أشارت المصادر المبكرة التـي أرخـت لدخـول العثمانيين إلى مصر إلى أن السلطان سليم أثناء إقامته في مصر كان يقيم في ذهبية في نهر النيل كان قد بناها السلطان الغـوري وكـانت كلـها منقوشة بماء الذهب بنقوش كالتي كانت في مدرسة الغوري [3] .

وقد اتخذ علية القوم من النيل وسيلة لنزهتهم وبهجتهم مسـتخدمين أنواعاً من المراكب المجهزة للتنزه والتمتع ومنها نوع حاز اهتمامهم في العصر العثماني وحل محل حراريق الأمراء والعشـاريات التـي كـانت تستخدم في العصر الأيوبي والمملوكي[4] في النزهة النيلية وهذا النـوع

---

[1] أبو سالم العياشي – ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية – الجزء الثاني – فـاس سـنة ١٨٩٨هـ صـ٣٥٦-٣٥٧ .

[2] Vansleb :- The present state of Egypt or Anew relation of Alate voyage into that kingdom performed in the years 1672-and 1673 – London 1678-pp-90-95.

[3] ابن زنبل الرمال – آخرة المماليك(واقعة السلطان الغوري مع سليم العثماني) تحقيق عبـد المنعم عامر صـ١٤٩ .

[4] القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشا – الناشر المؤسسة المصرية العامـة للتـأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٦٣ ج ٤ صـ٤٧-٤٨ .

كان اسمه (القايق)[1] وهو وإن اتفق مع سميه المستخدم في النقل الذي أشرنا إليه آنفاً إلا أنه يختلف عنه تماماً في الوظيفة والدور ، ومن النماذج التي استخدمت لنزهة كبار رجال البيوت المملوكية في مصر من ذلك النوع القايق الذي امتلكه إبراهيم بك أبو الشنب أحد كبار الأمراء المماليك القاسمية في مصر في الربع الأول من القرن ١٨ الميلادي وقد وصفه أحمد شلبي بن عبد الغني بقوله (كان له أربع وعشرون مجدافاً محلاة بالذهب وكان قد جاءه من البلاد الرومية وبنديرته [2] من الحرير) [3]

وعرفت مراكب الزينة أنواعاً أخرى في مصر لم تكن مستخدمة فيها وإنما انتقلت إليها من جهات أخرى ومن ذلك نوع جاء به محمد بك ابن

---

[1] ١ القايق نوع من المراكب التي كانت تستخدم في تركيا ويسمى من يصنعه القايقجي ويسمى مرفأه بالقايقجية وله استخدامات مختلفة ، كما يطلق على القارب الصغير الذي يجري في الماء بالمجاديف أو الشراع وقد حرفت العامية إلى (كيك)

-Red House :- op .cit L: p1428.

-محمد علي الأنسي : - قاموس الدراري الامعات في منتجعات اللغات- قاموس تركي عثماني - عربي صـ٤٠٩

-د. أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق صـ ١٦٤ .

دار الوثائق القومية : محكمة الغربية الشرعية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ-١١٥١هـ ق٢٥٢ ، محكمة بولاق سجل ٦٠لسنة ١١٠٧ق ٤٠.

[2] البنديرة كلمة تركية مشتقة من الإيطالية وتعني الراية أو العلم .

-أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق صـ٤٥.

[3] أحمد شلبي بن عبد الغني : أوضح الإشارات صـ٤٤٦

أبي الشنب أحد أمراء القاسمية من استنبول ويسمى (قنجـة) [1] وقـد تلقاها هناك هدية من الصدر الأعظم وكانت قد صممت علـى شـاكلة (القنجة) التي كان السلطان العثماني آنذاك يستخدمها في نزهاته البحرية وقد وصفها الدمرداش بقوله (قنجة بعشرين جوز مجاديف مثل قنجـة بستانجي باشا التى ينزل فيها السلطان لم تساع في مؤخرها غير اثنين والدفاف وهي أعجوبة لم كانت أهل مصر يعرفـوا القنجـات إلا القيـاق وجاب لها ريس وأربعين لوندي [2] وفصل لهم شراويل وضلمان خمـري وطرابيش ... صارت الرجال والنساء تروح تتفرج عليها ......) [3]

وقد استخدم الأهالي وعامة الناس لنزهاتـهم النيليـة التـي كـانوا يعتادونها في الأعياد الدينية والموالد والاحتفالات الموسمية كشم النسيم وفتح الخليج إيذاناً ببدء موسم الفيضان وغيرها أنواعاً كانوا يستخدمونها

---

[1] القنجة سفينة واسعة لاستخدامات السلطان ذات مقدمة مدببة تساعدها في شق عباب الماء وهي تشبه الخطاف . – د. أحمد السعيد سليمان : – المرجع السابق صـ ۱۷۲ .
- Redhouse: op.cit –p-1424.

[2] لوندي تعني العساكر غير المنتظمين الذين يستدعون لإخماد حالات التمرد التي كان يقوم بها الإنكشارية كما تطلق على العساكر العاملين على المدفعية في الأسطول واتسع معناها فأصبح يطلق على البحارة . Red House : op . cit p 1645
-د. أحمد السعيد سليمان – المرجع السابق صـ ۱٥۱-۱٥۲ .

[3] الدمرداش – المصدر السابق صـ ۲۰۸-۲۰۹ .
– الجبرتي – عجائب الآثار – الجزء الثاني صـ ۲٤۹-٦۳۱ .
ابن أبي السرور البكري – الروضة الزهية صـ ۳۰۱-۳۰۲.

في نهر النيل والأزبكية وبركة الفيل[٤] وغيرها من القنوات المتصلة بنهر النيل ، وكانت تلك الأنواع تسمى (البليك)[٢].

وهناك أنواع أخرى تسمى (الحراقات) تستأجرها الأسر في مثـــل تلك المناسبات وتقوم بتزينها بالأعلام وإضاءتها عنــد تســييرها حيـث يعلنـــون عن سرورهم وفرحتهم بتلك المناســبات [٣]

---

(٤) كانت بركة الفيل حتى نهاية القرن ١٨ بركة كبيرة جنوب غربي القاهرة وكانت تطلق علــى أرض زراعية يغمرها ماء النيل سنوياً وقت الفيضان ، أما بركة الأزبكية فكانت إلى الشمال من بركة الفيل وكانت أوسع برك القاهرة وأكثرها امتلاءً بالماء .

- لمزيد من التفاصيل يرجع إلى : د.عبد الرحمن زكي – خطط القاهرة في أيام الجبرتي – بحـــث منشور ضمن أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي التي أقامتها الجمعية التاريخية سنة ١٩٧٤ – الناشر – الهيئة العامة للكتاب صـ٤٦٧-٥٠٢ .

(٢) البيليك تعني حرفياً كما ذكرها ردهاوس في معجمه الممتلكات الخاصة بالجـــــهات الرسميـــة وينصرف المعنى إلى مراكب الدولة ولكن الكلمة استخدمت في مصر كتسمية لبعض مراكـــب النزهة للعامة كما استخدمت بمعنى المراكب الرسمية ومن ذلك ما ذكره الدمرداش عــــن ســـفر العساكر والسدادرة في سفاين البليك

. REDHOUSE : -op.cit. p166 :

-أحمد الدمرداش – المصدر السابق صـــ ٥٤-٥٥-٥٦ .

(٣) ١ جومار : – وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل صـــ ٣١٦-٣٢١.

-الجبرتي : المرجع السابق الجزء الثاني صـــ ٦٣١ .

-الحسن بن محمد الوزان : وصف أفريقيا – ترجمة عبد الرحمن حميدة – الناشر جامعة الإمام محمد بن سعود سنة ١٣٩٩هـ– صـــ٥٩٠.

٤- القوارب الصغيرة :

كانت لتلك القوارب استخدامات عديدة حيث كانت المراكب على اختلاف وظائفها من الأنواع ذات الأحجام الكبيرة تلحق بها قوارب صغيرة تستخدمها في مآرب شتى منها أنها وسيلة الوصول إلى اليابسة حيث تنقل طاقم المراكب أو المتعاملين معهم من وإلى المركب حين تعجز تلك المراكب عن الاقتراب منها مخافة الجنوح عند ضحالة الماء ، كما تقوم تلك القوارب بنقل حاجات أطقم المراكب التي تعوزهم أثناء رحلتهم من مأكول ومشروب من المدن أو القرى المتناثرة على ضفتي النهر.

وقد نقلت إحدى وثائق استئجار المراكب نصا نستدل منه على ما يؤكد ذلك (.. قد أجر مركبه الاشكيف يتبعه اشكيف المقاديف ..) والمقصود باشكيف المقاديف هو القارب الصغير ، وقد أشارت العديد من الوثائق الخاصة ببيوع أو استئجار المراكب الكبيرة ذات الأحجام الواسعة إلى تلك القوارب التي كانت ضرورية لمثل هذا النوع من المراكب وسميت القوارب بأسماء المراكب التابعة لها (القياسة الصغيرة التابعة للقياسة الكبيرة)[1].

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٦ ق ٢٣٤-٧٢١ ، سجل ٦٨ لسنة ١١٧٤/١١٥٠ ق٨٨.

-محكمة مصر القديمة : سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ق ٦٨٦ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٧١٢ . - محكمة رشيد سجل ٢٨لسنة ١٠١٠ق ١٠١٢.

أمـا الأحجـام الأصغـر من القــوارب فقـد عرفتــها الوثائق بأنها (الفلايك)[1] ومفرد ذلك الجمع هو (فلوكة) واســتخدمت مثــل تلــك الأنواع في الصيد ونقل الأفراد وخاصة بين القرى على ضفاف النهر وفي الترع والخلجان المتفرعة منه وقد استقل فانسليب في رحلته إلى قلـــب الدلتا قارباً منها سار في ترعة ذكر أنها تعرف عند الأهالي ببحر بسنديلة نسبت إلى قرية تقع على تلك الترعة إلى الشمال من المنصورة وفي ذلك إشارة إلى إطلاق الأهالي على الترعة صفة البحر على سبيل المجاز وقد عرفت بعض الوثائق قطاعاً آخر من تلك الترعة إلى الشمال منها بأنــــها بحر البرلس ولذلك يمكن القول أن كل قطاع من الترعة أو الخلجـــان أو حتى نهر النيل نفسه كان ينسب إلى البلد الواقعة على ضفافه .

على أن لوناً بدائياً بسيطاً من وسائل النقل عبر النيل عرفته قطاعات من بسطاء الناس ممن أقعدهم الفقر عن استئجار مراكب لبضاعتهم كمـا كانت ببساطتها سبباً لذلك ومثل هــؤلاء كـانوا يسـتخدمون الأطــواف ومفردها طوف وهو عبارة عن عدة أوانــــي فخاريـــة مغلقـــة بإحكـام يربطونها ببعضها ويضعون فوقها ألوحاً من خشب النخيل الخفيــف ثــم يضعون عليها حمولات من الأواني الفخارية من أنواعها المختلفـــة ثـم يدفعونها بفروع الشجر وذلك من مناطق إنتاج تلك الأواني فى الصعيــد إلى حيث تباع فى بولاق ومصر القديمة ومدن وقرى مصر على اختلافها

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق١٤٢،

سجل ١٠٩ السنة ١١٦٠-١١٦٨ق٢٧ .

-محكمة الدقهلية سجل ١٥ لسنة ١١١٣-١١٥ ق ١٣٠ .

-محكمة رشيد سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ق ٣٤٧ .

-محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٧٠ ق ٤٦٦-٤٠٢ .

محكمة المحلة الشرعية سجل ٩ لسنة ١١٥٠-١٢٤٧ ق ٣٠٤

كارستن نيبور : - المرجع السابق صـ ١٤٠

-Vansleb : op.cit .pp67-68-95.

الواقعة على ضفتي نهر النيل ، وقد تراوح طول الطوف الواحد أربعين وسبعين قدما وعرضه من ثلث إلى نصف القدم ، ويقوم على الطوف الواحد من ستة إلى ثمانية رجال يتخذون مطبخهم ويديرون معاشهم فوق هذا الطوف فإذا ما باعوا بضاعتهم عادوا من حيث جاءوا سيرا على الأقدام[1]

رابعا : الموانى والموارد :

أشرنا إلى الأهمية القصوى لنهر النيل كطريق رئيسي لتجارة مصر الداخلية والخارجية حيث امتدت على شاطئيه وعلى فروعه وما اتصل به من ترع وخلجان مراكز سكانية ريفية وحضرية ضمت الشطر الأعظم من سكان مصر ، وعلى هذا ضمت تلك المراكز مرافئ وموانى استقبلت حركة الملاحة الصادرة منها والواردة إليها والصاعدة لها والمنحدرة عنها ولم تستثن فى ذلك قرية ولا مدينة وإن برزت دمياط ورشيد وفارسكور وفوة وسمنود والمحلة الكبرى ودجوة ومنوف وبولاق ومصر القديمة وبنى سويف والمنيا ومنفلوط وجرجا وقوص وقنا وغيرها بحكم وضعيتها المحلية ومركزيتها الإدارية والاقتصادية[2] وكان ميناء بولاق على سبيل المثال يغص بالمراكب حيث تمثل الفترة من يونيو إلى أكتوبر

---

(1) كارستن نيبور – المرجع السابق صـ ١٤ .

(2) دار الوثائق الومية – محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ – سجل ٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠ محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢ .

محكمة رشيد الشرعية سجل ٨ لسنة ١٠١٠ هـ ق ١٠٣ . محكمة منفلوط سجل ١ لسنة ١١٦٩ صـ ١٨١ .

– الحسن الوزان – المرجع السابق صـ ٥٧٤ – ٥٨٥ – ٥٨٧ .

– كارستن نيبور – المرجع السابق صـ ٢٢٦ – ٢٢٧ .

– جيرار – المرجع السابق صـ ٢٩٩ – ٢٣٣ .

موسماً لعمل المراكب ذات الأحجام الكبيرة بينما تعمل المراكب المتوسطة والصغرى على مدار العام[١] .

وقد اصطلحت وثائق المحاكم الشرعية على تقسيم تلـك الموانـي إلـى قطاعات مختلفة ومتعددة بعرف كل قطـاع بأنـه (**موردة**)[٢] ويبلـغ عرضها من أربعة أذرع إلى عشرة أذرع وطولها من عشرين ذراعا إلـى ثمانية أذرع [٣] وقد نسبت بعض الموارد التى كانت ترسو إليها المراكب التى تعمل فى نقل سلع بعينها إلى تلك السلع ومن ذلك (**موردة البطيخ** ، **وموردة الغلال**) وبعضها كان أكثر تحديداً مثـل (**موردة مراكب الرسالة**) التى عرفتها وثائق أخـرى بأنها (**موردة الغلال السلطانية فى دمياط**) ومثلها (**موردة الأنبار الشريفة بمصر القديمة**) حيـث كانت ترد الالتزامات العينية من الحبوب من مناطق إنتاجها فى الصعيـد وقد شكل تجمع لعديد من الموردات العاملة فى سلعة واحدة فى بـولاق وهى استقبال شحنات القمح ميناء خاصا لتلك السـلعة عـرف باسـم (**ساحل الغلال فى بولاق**) وعلى هذا تكون كلمة (**ساحل**) قد حملت معنى ووظيفة الميناء وآية ذلك ما أطلقته الوثائق علـى ميـناء مدينـة

---

(١) - Nelly Hanna : An Urban History of Buloq in the Mamluk and ottoman periods . le caire 1983 – pp 27 – 28 .

(٢) – الموارد أى الطرق من الفعل ورد واستقامت الموارد أى الطرق وأصلها طرق الواردين – الزمخشرى – أساس البلاغة صـ ٤٩٦ .

(٣) – دار الوثائق القومية – محكمة دمياط الشرعية سجل ١٨٧ لسنة ١١٢٩ صـ ٢٥
٢٥١ لسنة ١١٧٠ صـ ٢٠٩ .
محكمة رشيد الشرعية سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ صـ ٤٨٩

منوف بأنه (**ساحل البحر بمنوف**) حيث أشارت إلى مـــا بــه مــن الموارد العديدة والمراكب والتجـارة ، ومثلـه كـان (**ساحل البحر بمنفلوط**) الذى أطلق عليه أحيانا اسم (**موردة ساحل منفلوط**) كما أن كلمة موردة بذلك تكون قد اتسعت وشملت مبنى الميناء ومــن ذلـك تسمية الوثائق لميناء مصر القديمة الـسهام بأنــه (**موردة ميناء مصر القديمة**) وكذلك تسمية ميناء قنا بأنه (**موردة قنا**) كمـــا عرفـت بعض الموارد بمن يعتادها من ناحية محددة حيث كان يقصدها الرويسـا العاملون فى الملاحة النيلية والمنتمون إلى جهة بعينــها ومــن ذلـك (**الموردة الدمياطية بفارسكور**) و (**موردة الأحضاص بالأطفيحية بالوجه القبلي**) و(**موردة السنانية بدمياط**)[1].

أما المرافيء التي كانت تختص بحركة النقل في الأماكن المتقابلــة مــن ضفتي النهر فقد عرفتها الوثائق بأنها (**المعادي**) ومفرد ذلك الجمع هو معدية ومن أشهر تلك المعــادي (**معادي الخبيري**) جنــوب مصــر

---

[1] – دار الوثائق القومية – محكمة دمياط الشرعية سجـل ٢٩ لسنة ٩٩٨ – ٩٩٩ صـ ١٦٨ سجـل ٥٤لسنة ١٠٢٤ ق ١٧٠ سجل ٧٥ لسنة ١٣٧ – ١٠٣٨ ق ٣٠٨ سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ – ١٨٧ لسنة ١١٢٩ ق ٦٥ ، ٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠

– محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٨١ .

– محكمة بـولاق الشرعية سجـل ٥٥ لسنة ١٠٨٩ – ١٠٩٠ ق ١٠١ – سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ – ١١٠٦ ق ٢ سجل ٦١ لسنة ١١٦ – ١١٢٠ هـ ق ٧٤٧ .

– محكمة مصر القديمة سجل ٩ لسنة ٩٦٩ ق ١٤٣ – سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢ .

– محكمة الباب العالى سجل ٢٥٦ لسنة ٣٧٣ ق ٣ .

- Nelly Hanna : - ces . cit pp . 25 – 26 .

القديمة وكان بها مرسى المراكب المخصصة لتعدية الناس والجند بين القاهرة وبلاد الصعيد حيث كان النيل في هذا المكان أضيق في مجراه وأسهل في اجتيازه [1] وقد نسبت تلك المعادي إلى رجال من عربان الخبيري الذين ينتمون إلى عربان غزالة ويقال أن أول من أدارها منهم هو الحاج على الخبيري ومنه استقت اسمها كما كانت هناك معادي أخرى على جانب كبير من الأهمية تربط القاهرة بالجيزة وكانت تسمى (**معادي الجيزة**) [2] كما عرف النيل معادي مختلفة كان وجودها ضرورياً للربط الاقتصادي والسكاني عبر نهر النيل[3].

وقد كان لزاماً على المراكب على اختلافها ألا ترسو إلا في الموارد المعدة لذلك بحيث كانت عناصر الإدارة وأجهزتها في مختلف النواحي تتصدى لمن يخالف ذلك لكون ذلك ضرورياً لعمليات تقدير الرسوم على المركب وعلى شحناتها بحيث يمثل تجاهل أي مركب لتلك النظم والأعراف إشارة إلى أن هناك محاولة للتهريب أو التهرب من سداد الرسوم المستحقة على حمولة المركب توشك أن تتم [4] بما كان يعني ضرورة تصدي الإدارة لذلك .

---

[1] محمد رمزي : – القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى نة ١٩٤٥ . القسم الثاني (البلاد الحالية) الجزء الثالث– الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤ صـ ١٧–١٨ .

[2] القيناتي : – المصدر السابق صـ ٢١–٢٣.

الدمرداش – المصدر السابق صـ ١٨١–١٨٢.

[3] دار الوثائق القومية : – محكمة المحلة الكبرى سجل ٩ لسنة ١١٥٠–١٢٤٧.

– محكمة البحيرة الشرعية سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق٢٠٧.

[4] دار لوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠–١١٧٢ق١٢٩

كارستن نيبور – المرجع السابق صـ١٢٩–١٤٠:١٣٨.

خامساً : نظم الملاحة وأساليبها :

فرضت طبيعة نهر النيل واندفاع مياهه من الجنوب إلى الشمال نفسها على أساليب الملاحة المختلفة في نهر النيل بحيث كانت المراكب والقوارب المتجهة من الجنوب إلى الشمال تعتمد على اتجاه حركة مياه النهر التي تندفع بهذا الشكل في اتجاه مستوى سطح البحر المتوسط ، أما في الرحلات التي كانت تسير عكس اتجاه تيار الماء وتدفقه فإنها كانت تعتمد أساساً على قوة الرياح التي إن سكنت كانت قوة البحارة الجسدية وصلابة سواعدهم بديلاً وحيداً إلى أن يتبدد سكون الريح ولهم في ذلك أدواتهم المختلفة مثل المجاديف أو المداري أو اللبان [1].

واتسمت صناعة المراكب بصفة عامة بملاءمتها لصفحة الماء في معظم أحوال نهر النيل وربما زادت حمولات المراكب عن قدرتها وسعتها وفي مثل هذه الحالة كانت المقدمة تغوص بقدر أكبر في الماء ، وقد أمنت غائلته بينما أسهم الشكل الإنسيابي لها في سهولة سيرها على أن الرياح لا تجري دائماً بما تشتهي تلك المراكب والقوارب إذ أن وثائق المحاكم الشرعية سجلت حالات عديدة فيها مراكب مختلفة الحمولة والوظيفة بفعل الريح العاصف الذي إن توافق مع إندفاع المياه وتدفقها فإنه يشكل خطراً كبيراً وكان على شهود الحال أن يتقدموا بشهادتهم للقاضي الشرعي لإدانة من قصر وأهمل من الرويسا وتسبب بإهماله في إغراق المراكب وإتلاف حمولتها حتى يحاسب بما يستحق أو لتبرئة ساحة من كان الغرق بفعل لا طاقة له على دفعه .

---

[1] ١ سبق تعريف المداري أما المجاديف فإن مفردها مجداف وهي قوائم من الخشب ذو نهايات مستطيلة توضع أطرافها المسطحة في الماء وبدايتها على نتوءات خشبية في المراكب وتستخدم لدفع المياه عكس اتجاه المركب أو القارب أما اللبان فهو حبال تربط في صاري المراكب ويقوم النوتية بجر المراكب منها سيراً على الأقدام على شاطيء النهر وذلك في حالات سكون الريح .

- مقابلة مع الرايس الأباصيري إبراهيم حبة والرايس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن .
- نيبور – المرجع السابق صـ ١٣٠.

وقد أظهرت إحدى الوثائق دور الشهود وطريقة استدعائهم بقولها ضمن رصدها لأحداث غرق مركب (من نوع النقيرة) كانت محملة بغلال للعنابر الرئيسية ومخازن القمح الكائنة بمصر القديمة والتي عرفتها الوثائق بأكثر من تسمية مثل الأنبار الشريفة أو العنابر الشريفة أو الشون السلطانية وقد جاء في تلك الوثيقة (**حضر مندوب من قبل علي أغا الناظر على العنبر الشريف بمصر القديمة لكشف وسماع أخبار الرويسا الذين كانوا حادرين مع المركب الغارق بما شاهدوه وما يعلموه من ذلك وكتابه حجة في ذلك لتعرض على من له ولاية الأمر ......**) وتمثلت عقوبة المهملين من الرويسا في إلزام القاضي لهم بأداء ثمن المركب وحمولتها لأصحابها .

وقد أجمل شهود عيان سجلوا شهادتهم عن غرق مركب كان يحمل ١٩٥ أردباً من القمح بولاية الأشمونين في طريقه إلى مصر القديمة أسباب غرق ذلك المركب بقولهم (**كان ذلك بسبب الريح العاصف وتراكم الأمواج**) وفي تفصيل أوسع وصف آخرون غرق مركب التجأ إلى الشاطيء عند اشتداد الريح إلا أنها دفعت مركباً أضخم وأكبر عجز بحارته عن السيطرة عليه حين اجتمعت عليهم غضبة الريح وسرعة التيار فاندفع المركب إلى أن اصطدم بالمركب الراسي عند الشاطيء فأغرقه وصف هؤلاء تلك الحادثة بقولهم (**كان القايق المرقوم مستتراً بجانب البر فإذا بالمركب الكبيرة منحدرة عليه بمساعدة قوة الماء والريح فغرق القايق**) وعلى ذلك آثر الكثير من الرويسا وأصحاب المراكب أن تتوقف مراكبهم في فصل الشتاء عن العمل وأطلقت

الوثائق على المراكب فى مثل تلك الحالات بأنها (فـــى التجفــير) أو (المركب المجفرة)[1].

أما فى زمن الفيضان فقد كانت الدوامات الناشئة عن سرعة اندفـــاع الماء من الجنوب إلى الشمال حيث المصب فشكل خطراً كبيراً كان ســـبباً في اصطدام المراكب ببعضها أو بجزر ناشئة في عرض المجرى المـــائي أو بالشواطيء ، وقد أدى ذلك إلى مشاكل كبيرة لحركة الملاحة وإن كانت مهارة الرويسا قد قللت إلى حد كبير من ذلك الخطر[2] وقد رصدت أحـــد الوثائق لشهود عيان رأوا صراع رويسا وبحارة أحد المراكب المحملـــة بالقمح وهى فى طريقها به للأنبار الشريفة[3] وذلك للحيلولة دون غـــرق مركبهم لذلك السبب حيث نقلت عنهم الوثيقـــة مـــا يلـــى (أقروا أنهم شاهدوا المركب المذكور وهو منحدر سريع الجرى إلى أن وقف على الرملة فعالجه الريس المذكور وجماعته إلى أن خلص من

---

(١) – التجفير هو إنزال أشرعة المراكب وسائر مهماتها شتاءً لعدم السفر .

– أحمد تيمور باشا – معجم تيمور الكبير فى الألفاظ العامية – إعداد وتحقيق وحسين نصار .

– الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤ – الجزء الثالث ص٣٩

(٢) دار الوثائق القومية – محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ – ٠٩١ هـ – ق ١٨٩١ .

(٣) – الأنبار الشريفة هى مخازن واسعة كانت معدة لاستقبال وتخزين الحبوب القادمة من الصعيد والوجه البحرى كضرائب عينية وهى تمثل بذلك مخزونا استراتيجيا لمصر ولبلاد الحرمين الشـريفين وللدولة العثمانية ويشرف عليها (أمين الأنبار) وقد أطلق عليه أيضا (أمين الشون الشـــريفة) كما عرفت بعض الوثائق تلك الأنبار بأنها (العنبر الشريف) .

- SHAW : -op . cit . p 350 .

ذلك وابتعد وأراد أن يدخل به بر السلامة فغرق وامتلأ بالماء بقضاء الله وقدره من غير ضيع لأحد ...)[1].

وللأسباب السابقة إضافة إلى سبب أمنى سوف نشير إليه فى حديثنا عن أمن الملاحة النيلية كانت المراكب تسير فى جماعات متقاربة وذلك لكى تقدم العون لمن تحتاجه منها[2] على أن مؤثرا سلبيا أثر على حركة الملاحة فى فرع دمياط زمن التحاريق حيث يقل الماء فى هذا الفرع الأمر الذى يؤدى إلى جنوح المراكب الكبيرة ولا يسمح بالملاحة إلا للأنواع صغيرة الحجم مسطحة الشكل [3] .

وقد أسهم خليج الفرعونية الواصل عبر الدلتا بين فرعى دمياط ورشيد[4] فى تلك المشكلة وذلك لانخفاض مستوى سطح الأرض فى رشيد عنه فى دمياط وهو الأمر الذى كانت الأجهزة الإدارية تتصدى له بسد مدخل الخليج من جهة دمياط . وقد سجل الجبرتى فى تاريخه لأثر انخفاض مستوى الماء فى فرع دمياط بقوله (أنقطع الجالب من جميع النواحى إلا ما تحمله المراكب الصغار بأضعاف الأجرة

---

[1] دار الوثائق القومية – محكمة مصر القديمة السجل السابق ونفس الوثيقة السابقة ، بولاق سجل ٦٠ لسنة ١١٠٧ – ١١١٤ ق ٣٢٤ .

[2] – كارستن نيبور – المراجع السابقة صـ ١٣٠ .

[3] كارستن نيبور – المرجع السابق صـ ١٣٦ .

[4] – نسب خليج الفرعونية أو ترعة الفرعونية إلى كفر الفرعونية وهى تشق جنوب الدلتا فى خط مائل من الجنوب الشرقى إلى الشمال الغربى وذلك عبر مدينة منوف بادئة من جهة فرع دمياط قرب قرية بوشمس منتهية إلى قرية نادر على فرع رشيد ... لمزيد من التفاصيل يرجع إلى : – هيلين آن ريفلين – المرجع السابق صـ ٣٢٤ – ٣٢٧ .

وتتعطل دواوين المكوس ...)[1] **على أن ظروفا وأسبابا مختلفة تعلق بعضها بالضرائب والرسوم والتغريم والمصادرة والسخرة وتعلق البعض الآخر بظروف الأمن وتقلبات السياسية قد أسهمت فى التأثير الإيجابي أو السلبي على حركة الملاحة فى النيل فى مصر العثمانية وهو ما سوف نفرد له فى حديثنا عن الملاحة من حيث الاستثمار والدور الاقتصادى و الضرائب والمغارم وظروف الأمن المتقلبة التى عرفها ذلك النشاط .**



(١) نقل الجبرتى وصفا دقيقا لذلك مع كيفية اغلاق مدخل خليج الفرعونية زمن مراد بك وكيف اضطروا للاستعانة بخبرة أجنبية لسداده دون جدوى .... ولمزيد من التفصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :

الجبرتي – عجائب الآثار جـ ٣ ص ٥٤٩ – ٥٥٠



الفصل الثانى :

اقتصاديات الملاحة النيلية

- تمهيد :

نظم الاستثمار .

فئات المستثمرين .

العوائد الاقتصادية للاستثمار فى المراكب والقوارب



تمهيد

أسهم تنوع النشاط الاقتصادي فى مصر العثمانية سواء الزراعي أو التجاري أو الحرفي إضافة إلى وضعية مصر المتميزة على خريطة التجارة الدولية بين الشرق والغرب والتي شهد القر نان ١٧ ، ١٨ الميلاديان عودتها بعد أن تجاوزت محنة اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح والتحول الجزئي للتجارة الدولية عبره ، أسهم ذلك كله أسهما كبيراً فى الدور الذي اضطلعت به الملاحة النيلية فى مصر فى تلك الفترة وقد اجتمع إلى ذلك كون ذلك النشاط الهام قد شغل الحظ الأوفر من حركة النقل للتجارة فى مصر العثمانية بنوعيها الداخلية والخارجية ولذلك لاتساع وشمول النقل المائى بشكل لم يستغرق معظم المراكز السكانية فى مصر فحسب وإنما وصل ذلك كله بالمنافذ الرئيسية لتجارة مصر الخارجية عبر دمياط ورشيد والإسكندرية .

بقى القول أن الأمر على هذه الشاكله قد جعل الملاحة النيلية تمثل ميدان رحيبا وسوقا رائجة وعنصراً فاعلا وجاذبا لحركة الاستثمار وذلك على مستوى مختلف العناصر المشاركة فى صناعة الاقتصاد المصرى فى العصر العثمانى ، وفما يلي نتناول هذا الدور الذى أسهمت به الملاحة النيلية فى تلك الفترة باعتبار أن المشاركة فيها والاستثمار من خلالها كان عملاً يحقق عوائد هامة للمشاركين فيه والجهات المعنية به كما نعنى بطبيعة ذلك النشاط والمؤثرات التى أثرت عليها إيجاباً وسلباً .

أولا : نظم الاستثمار :

عرف الاستثمار فى الملاحة النيلية أنواعا مختلفة وأنشطة متنوعة شملت التملك والاستئجار والمشاركات والمبايعات فى المراكب والقوارب حيث أغرت الأرباح الكبيرة[١] التى كان يحققها الاستثمار في المراكب قطاعات مختلفة ومستويات متعددة على المشاركة فى ذلك النشاط ، وإضافة إلى متملكى المراكب والقوارب من الرويسا والبحارة الذين كان من الطبيعى أن يكونوا فى طليعة المستثمرين بالتملك فإن عناصر مختلفة ممن لا يمتهنون تلك المهنة تملكوا المراكب والقوارب وأوكلوا فى ذلك إدارتها لمن يثقون فيه من الرويسا والنوتية من الأجراء وقد كانوا يتعاقدون معهم مشترطين شروطا تضمن سلامة رأس المال المتمثل فى وسيلة الاستثمار ووصول عوائد الاستثمار إليهم على حين كفلت الجهات الإدارية وقضاة الشرع في المحاكم المختلفة الوفاء بتلك الاتفاقات وقد مثل ذلك عنصراً لا يمكن تجاهله كواحد من أهم العناصر المشجعة على تهيئة المناخ المناسب للاستثمار في المراكب والقوارب .

ولتحقيق مزيد من الضمانات التي يأمن بها بعض المستثمرين بالتملك من غير العاملين الفعليين في الملاحة فإنهم قد لجئوا إلى مشاركة الرويسا في رأس المال المستثمر بأنصبة متفاوتة[٢] وعلى سبيل المثال

---

[١] – انظر حديثنا عن العوائد الاقتصادية لذلك الاستثمار وفئات المستثمرين فى نفس الفصل .

[٢] اعتبرت نظم الاستثمار في المراكب أن كل مركب أو قارب مهما إختلف حجمه وسعته ودوره يمثل وحدة قدرها أربعة وعشرين قيراطا ويمثل كل قيراط أربعة وعشرين سهما ويختص كل مستثمر بعدد من القراريط يناسب المبلغ الذي شارك به في امتلاك تلك الوحدة وتراوحت المشاركات بين تملك القيراط الواحد وتملك باقي القراريط ، وقد رصدت الوثائق حجم المشاركات في الوحدة الواحدة وهي المركب أو القارب حيث تراوح المشاركون بين الإثنين والعشرة من المشاركين ويحاسب كل مشارك علي قدر ما يتملكه فيما يجنيه المركب أو القارب من أرباح وما يصيبه من خسائر وما يرتب عليه من أعباء وضرائب

شارك ستة أفراد ما بين رويسا وتجار وعسكر في تملك مركب من نوع اشكيف على حين شارك ثلاثة في مركب آخر ، وفي مثال آخر شارك ريس المركب بأربعة قراريط في المركب الذي يتولى قيادته لشركائه.

على أن نظام الاستئجار قد شكل القدر الأكبر من حركة الاستثمار الاقتصادي في المراكب ويرجع سبب ذلك إلى اتساع قاعدة التملك لمن لا يمتهنون المهنة وذلك سعيا وراء عوائدها وكان ذلك على حساب نسبة المتملكين من الرويسا والبحارة والنوتية من العاملين الفعليين في مجال الملاحة النيلية .

وقد أسهم ذلك في تنشيط حركة الاستثمار في الملاحة وارتفاع دورها وتزايد أعداد وأدوات الاستثمار متمثلة في المراكب والقوارب والمستثمرين وقد نصت معظم وثائق المحاكم الشرعية المتضمنة لعقود استئجارالمراكب على مدة محددة تمثل مدة كل عقد وهي ثلاثة عشر شهراً وإن رصدت وثائق أخرى قليلة لحالات استئجرت منها المراكب لمدد أقل [1] .

وكانت هناك شروط وإجراءات تتم في حالات البيع أو الشراء أو فض المشاركات أو الاستئجار أو المشاركة أو المحاسبة على عوائد المراكب تحدد نوعية المركب وطوله وحالته وهيئته وثمنه وعائده ونفقاته وحصص كل شريك وطريقة أداء قيمة الاستئجار التي غالبا ما كانت على

دار الوثائق القومية – محكمة بولاق سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ ق ٨٨ ، ٩٦٢ – ٩٧٦ – ١٢٠٦ – ١٢٢٣ – ، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠ – ١١٧٤ ق ٦٣٨ – ٦٨٨

محكمة مصر القديمة سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ – ٩٧٠ ق ٣٦ – ١٢٦ – ١٣٩ – ٢٠٠ – ٢٤٥ – ، سجل ١٠٤ لسنة١٠٨٢ – ١٠٩١ لسنة ١٤٢ – ٧١٢ – ٧٧٧ – ٨٥١ –

محكمة الباب العالي سجل ٢٠٥ لسنة ١١٣١ ق ٢٨٢

[1] دار الوثائق القومية – محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥٥ ق ١٢ ١٠٣٥ – ١٠٤٦ – ١٢٨٣ .

أقساط تسدد على حد تعبير الوثائق (سلخ كل شهر) أى فى نهايته وتحصر تلك العقود عدة المركب وآلته وتجهيزاته وتلزم المستأجر بتسليمها فى نهاية مدة الإيجار كاملة بحالة جيدة ويوضح كل عقد ما اتفق والتزم به كل طرف بخصوص الضرائب أو الرسوم أو الأعباء[1] والتى كانت تؤثر بشكل كبير فى قيمة مبالغ الاستئجار إن التزام بأدائها المستأجر وكانت مسألة خضوع المركب للحماية من عدمه والقيام بأعباء نقل الحبوب الرسمية (الرسالة) أمر لابد من استيضاحه وتبيانه فى حالات الاستئجار.

أما عقود المشاركة فكانت تحدد الأنصبة وتتضمن المحاسبات على عوائد المراكب وتعتبر المركب موضع العقد هي الضامن لأداء ما عليها

---

[1] تنوعت الضرائب والعوائد الرسمية وغير الرسمية والأعباء المقدرة على مختلف المراكب أما الحمايات فإنها كانت رسوما على مختلف الأنشطة يتقاضاها بعض أصحاب النفوذ من عناصر الجهاز الإداري والعسكر لأنفسهم بدون وجه حق وكان ذلك فى مقابل إسباغ الحماية على الحرفين أو التجار أو أعفائهم من بعض الأعباء ثم تطورت إلى رسوم وعوائد تدفع بلا مقابل ، أما الرسالة فهى عملية نقل الحبوب المؤداة كالتزام عينى من مناطق انتاجها إلى الأنبار الشريفة فى مصر القديمة وقد ألزام القائمون على إدارة تلك العملية من أغوات الرسالة وأمنائها كل مراكب النقل بنقل حموليتن وذلك بأسعار رمزية فتكون من الأعباء المطلوبة عينا عليها وسوف نتناول شرح ذلك تفصيلا فى حديثنا عن الضرائب والعوائد والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية ولمزيد من التفاصيل حول الحمايات وطبيعتها وأسبابها ونتائجها يرجع إلي : .
– الدكتور عبد الحميد حامد سليمان – الحمايات والغارم في مصر في العصر العثماني – المجلة التاريخية العربيةللدراسات العثمانية العدد ١٧ ، ١٨ – الناشر مؤسسة التميمي – تونس سنة ١٩٩٨ ص ٢٣٣ – ٢٧٢ .

من أعباء ورسوم بحيث رصدت بعض الوثائق حالات بيعت فيها بعض المراكب وفاءً لما عليها من ديون وأعباء وضرائب أما عقود البيع والشراء فلا بد أن توضح حالة المركب ونوعها وطولها وثمنها وبائعها ومشتريها علي اعتبار أن تلك العقود كانت تمثل السندات الرسمية الدالة علي ملكيتها لدي أصحابها وعليها المعول حين تقع منازعات علي ملكية العين المبيعة ، كما تشمل عقود البيوع والشراء حصراً كاملا لآلتها وتجهيزاتها وبيانا دقيقا لما تأخر عليها من عوائد أو رسوم أو حمل رسالة أو غير ذلك . وقد رصت وثائق المحاكم الشرعية المختلف تلك الحالات رصداً دقيقاً ومكرراً بحيث بدا الأمر لتكراره عرفاً ثابتاً ونظاماً معروفاً مستقراً وإن حملت بعض التعاقدات شروطا خاصة أملتها ظروف خاصة[1].

على أن اتساع وتنوع قاعدة الاستثمار والمستثمرين في المراكب بشكل شمل قطاعات واسعة من المجتمع المصري في العصر العثماني

---

[1] دار الوثائق القومية - محكمة رشيد الشرعية سجل ٤٦ لسنة ١٠٣٥ ق ٨٩٧ – ١٠٥٧ – ١١٠٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٧٦ ق ٤٠ ، وسجل ٥ لسنة ٩٧٨ ق ٤٢ ، وسجل ٨ لسنة ١٠١٠ ق ٢٣٦

– محكمة مصر القديمة الشريعة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٤٦ – ١٠٥١ – ١٢٦٧ – ١٢٨٣ – ١٣٥٧ – ١٤١٩ – ١٤٣ – ١٤٣٧ – ١٤٩٦ – ، سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ – سنة ١٠٥٦ ق ٣٧ – ٤٧ – ٦٢ – ٤٦ – ٤٦٨ – ٤٨٠ – ٤٩٢ – ٥٠٢ – ٥٠٩ –

–محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ ق ٨٨ – ٥٠٩ – ٦٧٧ – ٧٠٤ – ٧٣٩ – ٩٣١ – سجل ٦٨ – لسنة ١١٥٠ – ١١٧٤ – ق ٦٣٨ – ٦٨٨

يقتضينا أن نفرد للجهات الرئيسية التي أسهمت بدور واضح في هذا النشاط .

١- الاستثمار الرسمي :-

حينما دخل العثمانيون إلى مصر وتحولت بعدها إلى ولاية عثمانية وجدوا أن النظم المملوكية قد اهتمت بتأمين حاجات مصر من الغلال وذلك بالاهتمام بالمخازن الموجودة في مصر القديمة التي أطلقت عليها مصادر تلك الفترة اسم .. (أهراء الغلال) وأوكلت إدارتها إلى متولي نظر الأهراء الذي كان مسئولاً عن تحصيل الغلال الواردة كضرائب عينية من مناطق الإنتاج خاصة في صعيد مصر كما كان مسئولاً عن تدبير وتوزيع ذلك[١] .

وقد أوكلت الإدارة العثمانية لمصر تلك المسئولية لأمين الشون السلطانية وقد حدد قانون نامة مصر مسئولياته[٢] وجاء منها (عليه

---

[١] لمزيد من التفاصيل حول نظم الإدارة في مصر المملوكية وعناصر إيرادات ومصروفات الدولة يرجع إلي : د . البيومي إسماعيل - النظم المالية في مصر والشام زمن السلاطين المماليك - سلسلة تاريخ المصرين - العدد ١١٨ - الهيئة المصرية للكتاب ص ١٩٩٨- ص ٣٨ - ٤٢ .

[٢] - يعزي النظام الاداري في مصر العثمانية إلي واضعه الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي قدم إلي مصر في ذي الحجة سنة ٩٣٠هـ / ١٥٢٤ م وذلك بعد القضاء علي حركة التمرد التي قادها أحمد باشا الخاين وقد وضع هذا النظام معتمدا بشكل كبير علي نفس النظم التي كان معمولا لها زمن الجراكسة والتي مثلت مصدراً أساسياً لمواد وبنود قانون نامه مصر المتضمن للنظم الإدارية لمصر العثمانية ولمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلي

د . سيد محمد السيد - مصر في العصر العثمانية في القرن ١٦ (دراسة وثائقية في النظم الإدارية والقضائية والمالية والعسكرية)- الناشر مكتب مدبولي - القاهرة سنة ١٩٩٧ ص ١٢٤ وما بعدها .

إحصاء عدد السفن الخاصة وما يمكن أن تحمله من غلال ترد إلى العنابر الأميرية من ولايات الصعيد والفيوم والبهنسا وأشمونين ومنفلوط وباقية الولايات الأخرى وحساب عدد مرات السفر التى يمكنها أن تقوم بها فى العام ... وإن لم تكف هذه السفن استأجر سفناً تجارية وقدر حمولتها كذلك واجتهد فى نقل الغلال السلطانية إلى العنابر بقدر المستطاع لكى لا تبقى حبة واحدة خارجها ...)[1] وقد وافق واقع الأمر ما افترضه ذلك القانون حيث قامت المراكب التابعة لجهة الأنبار الشريفة والممولة شراء وإدارة من الخزينة السلطانية والموارد المالية العامة في مصر بقدر كبير من تلك المسئولية وقد عرفت الوثائق تلك المراكب بأنها (السفن السلطانية) أو (المراكب الجارية فى ملك السلطنة الشريفة) وكان الإشراف على تشغيل وشراء وبيع تلك المراكب يعقد لأغا أغاة الرسايل الذى يعمل تحت إشراف الباشا باعتبار أن من أهم مسئوليات الباشوات تأمين ورادات القمح إلى العنابر الشريفة بمصر القديمة ثم تأمين إرساليات الحبوب إلى الحرمين الشريفين .

وقد نقلت الوثائق دلائل متعددة على تلك العلاقة والمسئولية ومنها وثيقة تتضمن بيورلدى من الوزير أبى بكر باشا إلى الأمير محمد أغا أغاة الرسايل ببولاق لبيع بعض المراكب التى تمت مصادرتها وفاءً لما عليها من التزامات مادية لم تسدد لحساب الميرى وقيام الأمير أحمد أغا أغاة

---

[1] د . أحمد فؤاد متولى – قانون نامة مصر ... الذي أصدرته السلطان القانوني لحكم مصر .ترجمة وتعليق – د. أحمد فؤاد متولي الناشر مكتبة الأنجلو – سنة ١٩٨٦ صـ ٤٨ – ٤٩ .

الرسايل فى فترة أخرى بيع مركب شختور وصفته الوثيقة بأنه (جارى فى تصرف السلطنة الشريفة[1]) .

وقد تحددت مهام تلك السفن فى المهمات السلطانية الرسمية من نقل جنود أو حبوب أو بارود أو غير ذلك كما أولت الادارة العثمانية في مصر تلك المسئوليات أهمية قصوي وجعلتها من أخطر المسئوليات حيث أظهرت ذلك العديد من الوثائق وعلي سبيل المثال تضمن أحدها خطا شريفا إلي المسئولين عن إدارة وصيانة.المراكب السلطانية جاء فيه .. (ليس يخاف عليهم أن من أهم المهمات وأعظم الملمات عمارة المراكب السلطانية وإحضار الغلال الديوانية من أقاليمها ....) واقتصر عمل المراكب السلطانية على تلك المهام دون غيرها وقد نقلت إحدى الوثائق حالة تم فيها إصلاح وترميم " عمارة " مركب زهيري حمولة ١٣٠٠أردب من القمح ويتبعه مركب صغير (قياسة) لحساب جهة العنبر الشريف وقد أشرف على تلك العملية الأمير أحمد أمين الترسخانة السلطانية وحددت الوثيقة نطاق عمل ذلك المركب ورياسته ومسئوليتها وأفادت جانباً من نظام العمل في المراكب الرسمية بقولها (هو رياسة محمد بن مطر البرلسي وعليه حمل غلال السلطنة الشريفة على ظهر المركب المذكور من الوجه البحرى والخروج من عهدة ذلك بتمامه وكماله لجهة العنبر الشريف السلطاني أسوة أمثاله ..) [2]كما رصدت

---

[1] – دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق الشرعية سجل ٦٢ لسنة ١١٠٧ ق ١١٣ ، سجل ٦٦ لسنة ١١٣٩ ق ٣٧٩ – ١١٤٣ .

[2] دار الوثائق القومية : محكمة دمياط الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥، ١٠٤٦هـ ق١٨٢–٢٥٢. البيورلدي هو أمر سلطاني صادر من الصدر الأعظم في استبول أو من الباشا ، أما الفرمان فهو أمر قيادة أو مرسوم سلطاني عالي أو تفويض يفوضه قاضي عسكر مصر رأس

وثيقة أخرى في تفاصيل أوسع لعملية تعاقد فيها أمين الرسالة (الأمير عابدين بك أمير اللواء الشريف السلطاني والمتحدث على العنبر الشريف وأمين الرسايل السلطانية) وذلك باعتباره المسئول والمشرف على المراكب السلطانية مع اثنين من الرويسا الذين أوكل إليهما هذا التعاقد مسئولية قيادة هذين المركبين وقد جاء في نفس نص الوثيقة ما يحدد دورهما ومسئوليتهما أمام المسئولين وهو (عليهما السفر لإحضار الغلال السلطانية وحمل الرسالة من الوجه القبلي إلى العنبر الشريف بمصر المرقوم شيئاً وأن يوسقا بمركبيهما وسق السلامة وعوم البحر

الجهاز القضائي والإداري بحكم الوضعية الدينية للدولة العثمانية إلى أحد أفراد الجهاز الإداري .

Redhouse :- op . cit p1379

محمد علي الأنسي – الدراري اللامعات في منتجات اللغات صـ ١٣٧ . الأغا تجمع على أغوات وهي كلمة متعددة المعاني وتطلق على الرئيس والقائد وشيخ القبيلة كما تعني القيام بمهام إشرافية تنسب إليها مثل أغا دار السعادة وأغا الرسالة أما أغا الرسايل فإنه الرئيس المباشر لأعداد من المعاونين يسمون بأغوات الرسالة وهو المسئول عن تنظيم عملية نقل الحبوب التي تمثل جانباً من الضرائب العينية والإشراف على ذلك ، كما كان له مسئوليات أخرى وكانت تلك المهمات من مسئوليات أمين البحرين إلا أن تسميته تطورت إلى الدور الأهم وهي أغا الرسالة

د. أحمد السعيد سليمان المرجع السابق صـ ١٧-٢٠ .

- Red House : - op . cit . p 146 .

لمزيد من التفاصيل – أنظر حديثنا عن الجهاز الإداري المشرف على الملاحة وعن التغيرات التي لحقت به :-

وكذلك يرجع إلى : shaw:-op . cit pp 81-138-139.

الأعظم وألا يوضعا بالمركب المرقوم شيئاً ما عدا الغلال السلطانية الجارية بها العادة بغير زايد على ذلك والخروج من عهدة ذلك لجهة السلطنة الشريفة ......)[1].

وقد لعبت تلك المراكب دوراً هاماً وأساسياً في الملاحة النيلية وعلى سبيل المثال بلغ عدد المراكب السلطانية التي كانت تنقل الغلال من مصر القديمة إلى دمياط سنة ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م ستاً وثلاثين مركباً وذلك تمهيداً لنقلها إلى استنبول وبياس وغيرها من بلاد الأناضول وذلك بإشراف الأمير يوسف أمين الشون السلطانية ، وقد كانت الإدارة في مصر العثمانية تستكمل حاجاتها من المراكب والسفن بالشراء والمشاركة في مراكب مع آخرين من الرويسا وغيرهم إضافة إلى ما تقوم بإنشائه لحسابها الخاص من المراكب ومن ذلك قيام وكيل الأمير إيواظ بك الدفتردار بشراء مركب عقب ونصف مركب شختور ونصف نقيرة ومركب آخر وقاربه [2]بأموال من إيرادات الخزينة السلطانية تنفيذاً لبيورلدى حمله إليه أغا الرسايل السلطانية .

ولم يقتصر عمل تلك المراكب على نقل الحبوب والبضائع الرسمية وأنما قامت بدور بارز في نقل الجنود للحملات العسكرية التي كانت تخرج من مصر للمشاركة في الجهد العسكري العثماني وقد عرف الدمرداش المراكب السلطانية التي تقوم بذلك الدور في أحد أدوار عملها بأنها (**سفاين البلييك**) وذلك حينما حملت تلك المراكب ثلاثة آلاف من الجنود بقيادة إبراهيم بك أبو الشنب وأحمد بك منوفية من

---

[1] دار الوثائق القومية : – محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ ق ٩٤–٨٦٤ .

[2] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥هـ–١٠٤٦ ق٤٣٠–٤٣٤–٤٤١ .

بولاق إلى رشيد تمهيداً لانضمامها إلى قبودان باشا في إحدى الحملات العسكرية وفي تفسير كلمة (بيليك) أنها تعني السفن التابعة للحكومة [1]

على أن الاهتمام الكبير من الإدارة العثمانية بالسفن السلطانية شراءً وإصلاحاً ومشاركة قد تراجع في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وبلغ ذلك التراجع مداه في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي الذي شهد زيادة الاعتماد على المراكب التجارية وتزايد عمليات السخرة والحماية والأعباء عليها بشكل تحول معه مفهوم الرسالة إلى معنى المصادرة المؤقتة أو السخرة الموسمية وقد أثر ذلك سلباً في اقتصاديات الملاحة النيلية وقلل من عوائد الاستثمار فيها خصوصاً مع تزايد الرسوم والضرائب الرسمية وغير الرسمية .

٢- الاستثمار غير الرسمي : -

وفيه تعددت وتنوعت العناصر المشاركة التي لم تمنعها وظيفتها الإدارية أو العسكرية أو مكانتها العلمية أو الدينية من المشاركة في الاستثمار في المراكب تملكاً ومشاركة واستئجاراً وتمثلت تلك العناصر فيما يلي :-

أ- رجال الأوجاقات العسكرية :

نظم قانون نامة سليمان العلاقة بين رجال الأوجاقات والأهالي إذ نص على منع أفراد الأوجاقات من العمل في التجارة أو ممارسة البيع أو الشراء وغير ذلك من الأعمال المدنية إلا أن تراجع القبضة العثمانية ابتداءً من النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي قد فتح الباب أمام تلك العناصر للدخول في تلك الأنشطة على نطاق واسع [2] .

---

(١) أحمد الدمرداش – الدرة المصانة صـ ٥٢-٥٥- ٥٦ .

- Redhouse :- op. Cit p116

(٢) د. عبد الحميد حامد سليمان : – الحمايات والمغارم في مصر في العصر العثماني صـ ٢٤٥: ٢٥٥ .

وبحكم احتكاكهم بالملاحة مراكباً ورويسا وإدارة وإصلاحاً كان في طليعة رجال الأوجاقات الذين شاركوا بحظ وافر في ذلك النشاط كبار رجال أوجاق عزبان وأوجاق مستحفظان [1]

وقد رصدت العديد من الوثائق عبر سنوات النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي ومعظم سنوات القرن ١٨ الميلادي أمثلة ونماذج مختلفة لم تشمل أعلى درجات الهرم العسكري في كل أوجاق وحسب وإنما شملت عناصر ذلك الهرم على اختلافها وأسهم كل عنصر بحسب إمكاناته وقدراته وما خوله له موقعه من النفوذ والثروة ، ومن ذلك تملك (الأمير مصطفى كتخدا باب الشون الشريفة بمصر القديمة) [2] للعديد من

---

[1] كانت الفرق العسكرية العثمانية (الأوجاقات)بمصر تتكون من سبعة فرق هي متفرقة وجاويشان وعمليان وتفكجيان والجراكسة وعزبان ومستحفظان ، وقد انخرطت تلك الفرق في النشاط الإداري كملتزمين وتجار على حساب دورهم العسكري خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي وتقاسموا النفوذ ومقاطعات الإلتزام كل حسب ثقله ومكانة قادته واختص أوجاق عزبان بمقاطعة (البحرين والتعريف للمراكب) وهي المتضمنة للإشراف الضرائبي والإداري على حركة الملاحة واحتكر كبار رجاله منصب أمين البحرين وأمين الرسالة والمعرفين ، وشاركهم على استحياء أوجاق الإنكشارية (مستحفظان) الذي استأثر منفرداً بمقاطعات الإلتزام في جميع الموانيء عدا السويس ، لمزيد من التفاصيل يرجع إلي :-

-أحمد شلبي عبد الغني – المصدر السابق ص ١٥٩-١٩١-٤٣٨-٤٤٢.

-القيناتي – المصدر السابق ص ٢٤-٥٥-٥٧-٦٠ .

-حسين أفندي الروزنامجي – المصدر السابق ص ١٧:٢٢.

-د. عبد الحميد حامد سليمان – الحمايات والمغارم ص ٢٤٥-٢٥٤ .

[2] كلمة كتخدا تتكون من كد خدا وتعني رب البيت واتسعت مدلولاتها فكانت تطلق على نائب القبودان وتحولت إلى (كخيا) على ألسنة العامة ثم تحولت إلى المدير أو شيخ الطائفة أو النائب وغير ذلك وهي هنا تعني نائب أمين الأنبار المسئول الأول عن الشون بمصر القديمة

المراكب المتنوعة وتأجيرها لعدد من الرويسا وقيام الشهابي أحمد بـــن محمد الشهير بالغوري [1] بالمشاركة في امتلاك بعـض المراكـب فـي نهايات القرن ١٧ الميلادي إلا أنه مع بدايات العقد الثاني من القـرن ١٨ الميلادي كان قد اتسعت ثروته حتى غدا صاحب أسطول كبير من المراكب نقل البضائع.

وقد عاصره وحذا حذوه زميله الحاج عامر بن سلطان وكـــان هـــذا الرجل قد بدأ ظهوره كأحد الرويسا للمراكـب وعرفته إحدى الوثائق بأنه (من أهالي ناحية كوم أدريجة بالوجه القبلي) ثـــم اســـتقر بمصـــر القديمة واتسعت ثروته وانتسب إلى أوجاق عزبان وأصبح أحد المعرفين التابعين لأمين البحرين وقد استغل هذا المنصب إضافـــة إلـــى علاقاتـــه الواسعة فأصبح ذا شهرة كبيرة ، ووصفته العديد من الوثائق انطلاقاً من وظيفته ومكانته بأنه (المعرف بباب أغاة الرسالة) وعلى ذلـــك امتلـــك الرجل أسطولاً كبيراً من المراكب واحتكر عمليات نقل الحبوب الزائدة عن

Redhouse :- op . cit p1525.

[1] عمل هذا الرجل كأحد المساعدين لأمين البحرين الذي تحولت مسئوليات منصبه بعد ذلـــك إلى أغا أغاة الرسايل وأطلقت الوثائق على هؤلاء المساعدين صفة (المعرفين) ومفردها المعـــرف وهي وظيفة ترتبط باسم شاغلها .

دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ق٣٨٢ – ٤١٦ سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦ق ٢٣٤

الكميات التي تحملها مراكب الرسالة في مصر القديمة بأسعار النقل التجاري وحقق من ذلك ثروة طائلة[1].

كما تشارك الأمير إبراهيم جوربجي عزبان كتخدا حملة الغلال ببولاق وهو أحد كبار المشرفين إدارياً على ساحل الغلال ببولاق ويخضع لرئاسة أمين البحرين مع الأمير محمود أغا أمين البحرين في امتلاك عدد من المراكب وقد أجر هذان الرجلان مراكبهما لآخرين وأسبغوا على تلك المراكب حمايتهم من واقع نفوذهم وسطوتهم وكتان ذلك أمراً شائعاً في نهايات القرن ١٧ الميلادي وأصبح عرفاً سائداً وأمراً واقعاً لم تفلح جهود العديد من الباشوات في إلغائه في القرن ١٨ الميلادي ، وقد أعفى ذلك مراكب هؤلاء المنتفذين من الكثير من الأعباء والرسوم التي ناءت بها مراكب غيرهم كما أعفوا من التكليف بنقل حمولتين من الحبوب فيما تعارفت عليه الوثائق بأنه (**الرسالة**)[2] .

وقد حذا الكثير من كبار رجال الأوجاقات العسكرية المختلفة حذو نظرائهم من رجال أوجاق عزبان المشرفين على الملاحة والأنبار بمصر القديمة وأدلوا بدلوهم في مجال الاستثمار في المراكب امتلاكاً ومشاركة

---

[1] دار الوثائق القومية : -محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١لسنة ١١١٦-١١٢٠ق٢٣٤-٢٢٧-٣١٨، سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ق ٣٣٥-٣٥٧-٣٦٤-٣٦٦-٣٧٣-٣٨٢-٣٩٢.

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ق ٣٣٤،١٥٦ سجل ٣١لسنة ١٠٢٦ ق ٦٦٨-٦٧١. سجل ٥٩لسنة ١١٠١-١١٠٦ق ١٠٧-١٩٠-١٩٣-١٩٤-٤٥٤ ، سجل ٧٥لسنة ١١٧٤-١١٧٨ق ٢٧٦-٣٢٠.

وبيعاً وشراء وإيجاراً واستئجاراً بنسب متفاوتة خضعت لإمكانات كل واحد منهم ، ومنهم على سبيل المثال لا الحصر[١] :

-الأمير سليمان ابن عبد الله من أمراء أوجاق المتفرقة والذي كان ملتزماً بناحية صفط العنب التابعة لولاية البحيرة وكذلك ناحية منية عاصف بالمنوفية وقد تضمنت تركته نصف قارب ونصف مركب تشارك في امتلاكها مع بعض الرويسا الذين عملوا عليها[٢].

- تشارك الأمير حسن جورجي عزبان مع الحاج أحمد بن منصور الدمنهوري الوزان في القطن برشيد في امتلاك مركب من نوع (القياسة بترس) وذلك بشرائها من بائعها الرايس اسماعيل بن درغام من أهالي كفر الشيخ حسن بالبحيرة [٣]. وامتلك على أودة باشي

---

[١] سوف نشير إلى أرقام عدد من الوثائق التي تضمنها سجلات من سجلات محكمة مصر القديمة وهي تضم مواد مختلفة تسجل تملك ومشاركة العديد من رجال الأوجاقات مختلفي المناصب والدرجات العسكرية مع الاشارة إلى شيوع ذلك في مختلف السجلات وعلى مدار معظم سنوات فترة البحث .

- محكمة مصر القديمة – سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ ق ١٣٥٧-١٣٤٦-١٥٠٣-١٥٥٧-٢٠٠٧ سجل ١٠١لسنة ١٠٥٧هـ ق ٦٤-٤٠٣-٥٣٨-٨٦٤.

[٢] دار الوثائق القومية : -محكمة القسمة العسكرية سجل ٣٥لسنة ١٠٣٠ق٥١٥ .

[٣] ذكر محمد رمزي أن كفر الشيخ حسن كانت من توابع ناحية اللوية ثم تبعت مركز شبراخيت بالبحيرة إلى أن أنشيء مركز المحمودية سنة ١٩٢٨ فألحقت به ، أما قرية ميت عاصف فقد ذكرها تحت اسم حديث هو منشأة سليمان وأشار إلى اسمها القديم وذكر أنها كانت قد سميت بالزعيرة ثم استهجن الاسم ونسب إلى أحد كبار ملاكها سنة ١٩٤١ ، أما صفط العنب فقد كانت تسمى صفط قلشان ثم ذكر أنها وردت في وصف مصر تحت اسم صفط الأمير وقيدت باسمها الحالي ولكن الوثيقة أفادت وجود هذا الاسم في القرن ١٧ الميلادي بمايعني أن محمد رمزي قد اختلط عليه الأمر في هذا الخصوص .

- محمد رمزي – القاموس الجغرافي ج ٢ القسم الرابع صـ١٧٩-٢٧٩-٣٣٩.

مستحفظان وشريكه عباس أوده باشي مستحفظان عدداً من المراكب من نوع (الاشكيف والعشاري)[1].

- تشارك (الأمير يوسف جورجي المتحدث على حطب الديوان بمصر المحروسة) [2] مع الأمير (سليمان زعيم مصر القديمة وأمين السواقى السلطانية) فى ثلاثة مراكب كبيرة .

---

[1] كان كل أوجاق ينقسم إلى عدد من البلوكات وكل بلوك ينقسم إلى وحدات أصغر تسمى (أودة) بمعنى الفرقة وتشمل كل أودة مائة جندي وكل عشرة تشكل بلوك ولكل وحدة رئيس يسمى (أوده باشي) وذلك التنظيم العسكري كان يرأسه (باش الأوضباشية) .

-د. أحمد السعيد سليمان – تأصيل ماورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل ص٣٢.

-Redhouse :-op. Cit241-242.

[2] دأبت الوثائق على تسمية المشرفين على مختلف عناصر النشاط الإداري والمالي بالمتحدثين أما المتحدث على حطب الديوان فهو المسئول عن تجهيز الحطب وشرائه وتقديمه إلى المطابخ العاملة في القلعة لخدمة المقيمين فيها ابتداء بالباشا وانتهاءً برجال الأوجاقات .

أما امين السواقي فهو المسئول والمشرف على السواقي بمصر القديمة التي كانت ترفع الماء من النيل ليجري أعلى سور مجرى العيون حتى تصل إلى القلعة لسد احتياجات الموجودين بها وقد أطلقت إحدى الوثائق التي تضمنت تعين مهندسين للإشراف على ذلك في ٢٣ جمادي الأولى سنة ١١٩٧ (أن لهم وظيفة الهندسة في المجرى السلطاني المتوصل بالمياه من مصر القديمة إلى القلعة لديوان حضرة الوزرا العظام وعلى المذكورين الضبط الشافي في العمارة والهندسة بالمجرى ..) وكانت تلك السواقي تتطلب حظائر وأثوار وأعلاف ومهندسين وعناصر إدارية مختلفة تشرف عليها ومراكب تقوم بنقل حاجاتها من الأخشاب والأعلاف-دار الوثائق القومية – دفتر قيد الفرمانات الصادرة من الباب العالي لمصر المحروسة بتولية أرباب مناصب وأرباب وظائف سنة ١١٨٣ إلى سنة ١٢٠٨ – رقم عمومي ٢٠٩٦ نوعي ٣٤- عين ٢٩ مخزن تركي ١.

-دار الوثائق القومية : محكمة مصر القديمة سجل ١٣لسنة ١٠٧٦-١٠٨٠ق٣٥٩ ، سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ق ١٠٥٣، – محكمة القسمة العسكرية سجل ١١٠٧ ق ١٦١ ، سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٥٦٢.

- امتلك الأمير عثمان بيك القازدغلى أمير اللوا السلطانى وكاشف جرجا عددا من المراكب وتشارك مع آخرين عسكريين فى عدد آخر[1] .

- امتلك الأمير حسين بيك حاكم ولايـة الدقهليـة (قايق كبير وقايق صغير وفلوكه دجوة) وقد أجرهم للأمير أحمد ملتزم طلخا وشـرنقاش فى ولاية الغربية لمدة سنة واحدة بمبلغ ٢٢ ألف نصف .

- جاء فى شركة الشيخ على بن مصطفى العتبانى من طايفة عزبـان أن له ثلاثة مراكب جارية فى نهر النيل بلغ ثمنها ٥٠٠٠٠ نصف فضة .

- امتلك الأمـير (الزينى بن عبد الباقى بن الشيخ محمد شمس الدين أمير شون الزخيرة الشريفة) عددا من المراكب مختلفة الأنواع والأحجام وتشارك فى عدد آخر مع بعض الرويسا[2] .

- اشترك اثنان من رجال الأوجاقات واثنين من التجار واثنين من رويسا المراكب فى امتلاك مركب من نوع (الأشكيف الكبير)[3] .

---

[1] – دار الوثائق القومية .– محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسـنة ١١٦٠ ق ٣٣٤ ، سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ – ١١٧٨ ق ١١ .

[2] أمين شون الزخيرة الشريفة هو المسئول عن استلام الحبوب الواردة مـن مناطق انتاجـها كالتزام عينى فى مصر القديمة وقد أطلقت على شاغل هذا المنصب عدة تسميات منها (أمـين الأنبار الشريفة) (أمين العنبر الشريف) و (ناظر العنبر) و (المسئول) .

– دار الوثائق القومية – محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٣ ق ١٠٤٦ .

– الفينالى – المصدر السابق صـ ٢٤ – ١٢٤ – ١٢٥ .

- SHAW : op . cit - pp – 81 – 350

[3] – دار الوثائق القومية – محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ ق ٧٨ – ٣٢٠ .

ب - الرويسا والتجار : ■

كان طبيعا أن يكون لطائفة الرويسا والنوتية والتجار حظ واسع فـي الاستثمار فى الملاحة النيلية على اعتبار أن الفريـق الأول منـهم هـم المباشرون الفعليون لعملية الملاحة وبالتالى سوف يكون أمرا لازمـا أن تتركز رؤس أموالهم فيما يفهمونه ويديرونه ويحافظون عليه ويعلمـون حجم عائده وقد كانت دورة عمل وثراء معظم الرويسا تبدأ بالعمل علـى مراكب آبائهم صبيانا صغارا أو مع الغير كأجراء ثـم تـزداد خبراتـهم ومعارفهم مع زيادة أعمارهم وتبدأ مشاركاتهم فى المراكب التى يتولـون قيادتها وقد كان ذلك أمرا يحمل نفعا كبيرا لمن يمتلك المركب على اعتبار أن مشاركة الرايس فى امتلاكها مدعاةً لمزيد من الاهتمام وتعظيم العوائد والمنافع ثم تتطور الأمور مع الوقت إلى تملك العديد من المركب ، أمـا التجار فقد كانوا على احتكاك مباشر بتلك الطوائف وبضاعة الملاحة بحكم استئثارها بنقل غالبية البضائع المتداولة فى مصر وبالتالى كـان أمـرا طبيعا أن تتجه تلك الطوائف للاستثمار فى ذلك النشاط .

على أن كبار التجار كانوا يمتلكون المراكب لنقـل بضائعـهم دون غيرهم ، وسوف نضرب عدة أمثلة لتلك النوعية من متملكـى القـوارب والمراكب دون أن نحصر أعدادها فالأمر تشير إليه الوثائق بكثافة بحيث لا يكاد يخلو سجل واحد واحد من سجلات المحاكم الشرعية وخصوصـا محاكم بولاق ومصر القديمة ورشيد وإسنا وجرجا ومنفلوط مـن تلـك الحالات ومنها ما يلى : -

- تملك الرايس جاء الكريم القنلى من أهالى منفلوط عدد من المراكـب العاملة بين منفلوط ومصر القديمة وبولاق وغيرها من الموانى الواقعـة على نهر النيل فى الوجه القبلى وقد أدارها هو وأولاده الذين عملوا على تلك المراكب[1] .

- امتلك الحاج على بن حسن الشهير بفليفل العسال أحد كبار تجار البـن مركبا عشاريا من النوع الكبير بلغ ثمنه في قائمة تركته ثلاثيـن ألـف

---

[1] - دار الوثائق القومية - محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٩ .

نصف ،كما امتلك مركبا أخر من الحجم الكبير من نوع الاشكيف بلغ ثمنه سبعة وثلاثين ألف نصف فضة [١] .

– امتلكت أسرة من رويسا المراكب هـم الرايـس عثمـان بـن سـالم البرامونى وأخيه وأولاده وأولاد أخيه عرفتهم جميعا الوثـائق بأنـهم (الرويسا بالبحر) عددا كبيرا مـن المراكـب قـاموا بقيادتـها إدارتـها واستعانوا بعدد آخرين الرويسا الأجراء لقيادة باقي مراكبهم[٢]

– امتلك الزين مراد الذي وصفته إحدي الوثائق بأنه (**من أعيان مصر القديمة**) عددا كبيرا من المراكب تشارك في بعضها مـع عـدد مـن الرويسا العاملين عليها وأجر بعضها لعدد آخر وأدار البعض الآخر بنفسه وبمن معه [٣]

– بدأ علي بن صالح الجلفاط البرلسي حياته جلفاطا في المراكب ١ ثـم تحول إلي العمل نوتيا ثم ريسا ثم شارك في امتلاك المركب الذي يعمـل عليه ثم تملكه متفردا بعد ذلك ثم إتسعت ثروته فشملت عددا كبيرا مـن المراكب المختلفة الحجم والإتساع والنوع ، ويمثل هـذا الرجـل مثـالا ونموذجا متكررا :-

---

[١] دار الوثائق القومية – سجلات القسمة العسكرية سجل ١٠٢ لسنة ١١٢٣ – ١١٢٤ ق ١٧٥٢ – ١٠١٣

[٢] دار الوثائق القومية – محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١ لسـنة ١١١٦– ١١٢٠ – ق ٦٣٥ .

[٣] دار الوثائق القومية – محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسـنة ١٥٣– ١٠٥٦ ق ٣٧ – ٤٦ – ٤٧

–سبق التعريف بمهنة الجلفطة والعاملين فيها من الجلافطة وطبيعتها وأهميتها

جـ -العلماء والأشراف :

... لم تحل المكانة العلمية أو الدينية أو طبيعة النشاط العلمـــي دون اشتراك العلماء والأشراف في الاستثمار في الملاحة النيلية خاصـــة وأن العلماء كانوا في أغلب الأحايين يجمعون بيـــن طلـب العلـم والالـتزام والتجارة [1] بنواحي مختلفة من النشاط الاقتصادي في الريف والحضـــر وقد جاء في إحدى الوثائق ما يلي (**لدى الحاكم الشرعي الشافعي أجر الشيخ المعتقد عنه أحمد بن المرحوم الشيخ محمد بـن أبي الحريري إلى الرايس محمد بن شقير بن المرحوم عبد الواحد جميع القياسة التي بسن البنواني ......**) [2].

وقد تشارك القاضي مصلح الدين بن مصطفى بن سـليمان الرومـي الحنفي القاضي بمحكمة بولاق الشرعية مع أحد تجار دمياط في امتـلاك عدد من المراكب وامتلك بعضها كما تملك الإمام زيـن الدين بـن عبـد الرحمن الطحـلاوي مركباً من نوع (النقيرة) اشتراها من الحاج عبـد الله بن عبد الجواد النجار الدمياطي بمبلغ ٤٢ ريال حجر بطاقة [3] ، كما

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

د. محسن علي شومان – المقاطعات الحضرية في مصر من الفتح العثماني حتى أوائل القـــرن ١٩ الميلادي – رسالة ما جستير لم تنشر – جامعة الزقازيق سنة ١٩٩٠ صـ٢٣٨– ٢٥١–٢٥٢–٢٥٣.

[2] دار الوثائق القومية : – محكمة مصر القديمة سجل١٠٠لسنة ١٠٥٣ – ١٠٥٦ق٣٧.

[3] أطلقت تسمية الريال الحجر على الريال الأسباني المضروب من الفضة ، أما الريال الحجـــر البوطاقة فهو الريال النمساوي وسمي كذلك نسبة لرسم نافذة عليه وقد بلغ سعر صرفه ســـنة ١١٧٤هـ/١٧٦٠م ٨٧نصف فضة .

امتلك القاضي الشرعي بدمياط عبد الحليم افندي عدداً من المراكب التجارية وتشارك في عدد آخر مع الرويسا العاملين عليها [1]

أما الأشراف من السادة الوفائية فقد أسهموا بقسط كبير في النشاط الاستثماري في الملاحة النيلية وقد أوقف كثير من أتباعهم ومحبيهم عليهم العديد من المراكب [2] وتكريما لهم منحتهم الدولة العثمانية حق العمل في المعادي التي تصل بين القاهرة والجيزة وسميت تلك المعادي في الوثائق باسم (**الوحسة**) واحترمت الأجهزة الإدارية ذلك وقصرت عليهم دون غيرهم العمل فيها بمراكبهم أو إشراك غيرهم معهم أو تأجيرها من قبلهم والانتفاع بعوائدها ، وكان بيورلدي بالتركية قد أكد على ضرورة تمكينهم وعدم معارضتهم وخاطب من قبل الإدارة المركزية في استنبول كل عناصر الإدارة المعنية بالملاحة النيلية في ولاية مصر وجاء فيه (**بيورلدي شريف براى منح معارضة سفينة**

-لمزيد من التفاصيل عن النقود والعملات المستخدمة في الفترة العثمانية وأسعار صرفها راجع:

- د. عبد الرحمن فهمي – النقود المتداولة أيام الجبرتي – أبحاث ندوة الجبرتي ص٥٥٣-٥٦٣

Andre Raymond :- Artisanset commercants Au caire au xvlll siecle (Damas-1974 pp 20:37.

- دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤-١١٧٨ ق٣٥٠.

[1] دار الوثائق القومية : – محكمة رشيد سجل ٤٦لسنة ١٠٣٥-١٠٣٦ق ٨٩٧-١٠٥٧ ن دمياط سجل ٨ لسنة٩٧٥ ق ١٤٥-٤٤٩ .

[2] دار الوثائق القومية : سجلات اليولن العالي سجل ١السنة ١١٥٤-١١٥٧ ق١٥١.

د. محمد صبري يوسف – دور المتصوفة في تاريخ مصر في العصر العثماني من ١٥١٧م إلى ١٧٩٨م الناشر دار التقوى سنة ١٩٩٤ ص١٦٥-١٦٦-١٦٩-١٧٧.

سادات شركة رسالة أغاسي وجيزة ومصر قديم قابيلري وكاشفي وصوباشي وسردار بحرية سرسادات كبار دن سيد أبو الاكرام)

وجاء في بيورلدي آخر بالعربية يحمل نفس المعنى إلـــى الأجـهزة الإدارية المعنية ما يلي (نعلمهم أن من أعظم بيوت السادات بني عوف السيد عبد الرازق ابن السيد أبو الاكرام ابن وفا دام سادته وأن من تعلقه بحر الجيزة ومصر القديمة جهة المعادي المخصوصة بالمشار إليه وذلك خارجاً عن رغبة الغير وإن من القانون القديم ومرور الأزمنة الســحيقة أن لا أحد من الخارج يشغل مراكبه بالوحسة المذكورة خاصة ...)

وإزاء ذلك تمتع السادة الوفائية بعوائد كبـيرة مــن تلـك المعــادي وأعفيت مراكبهم من كل الرسوم والأكثر من ذلك تقاضوا أجور مراكبـهم كاملة حتى حينما كان يستعين بها أمين البحرين كما كان على الأمـــراء والكشاف الذين يعبرون عن طريق تلك المعادي أن يدفعوا أجور ذلـــك ، وقد رصدت إحدى الوثائق محاسبة السيد عبد الرازق أبو العطا بن وفـــا مع عبد الله المعروف بالغصناوي المعداوي الذي استأجر تلك المعدية عن مدة أربعة أشهر في سنة ١٠٨٤هـ / ١٦٧٣م وبلغ إيراده عــــن تلـك الفترة ١٧٣١٠ نصف فضة [1]

وبخلاف انتفاعهم في المعادي مع ما لذلك من دور كبير كـــانت لــهم مراكب عديدة يمتلكونها ويؤجرونها للرويسا العاملين عليها ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن قيام الشيخ أبو التخصيص نجل العارف بـــالله الشيخ أبو الإسعاد بن وفا بتأجير مركب من نوع (زنكي) الحجم الكبـير إلى اثنين من الرويسا هما عمر بن عمير بن قطيطة وولده بمبلـــغ ١٨ ألف نصف[2]

---

[1] دار الوثائق القومية : – محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٨٧٧-١١١٦.

[2] دار الوثائق القومية : محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات ١٠٥٣ إلى ١٠٥٦ق١٣

د ـ عناصر مختلفة :ـ

ذكرنا أن الاستثمار في المراكب والقوارب كان عنصراً جاذباً لقطاعات عديدة ومتنوعة من المجتمع المصري في الفترة المعنية بها هذه الدراسة ومن تلك العناصر النساء ومشايخ العربان والذميين وغيرهم ، وقد أشارت الوثائق إلى بعض تلك العناصر مثل (بلقيس بنت عبد الله البيضا التي كانت جارية للنوري علي بن الحاج علي الدين الشهير بابن مرتضى معمار باشا بالترسخانة السلطانية ...) ، وقد تضمنت تركتها عدة مراكب مختلفة الأنواع والأحجام [1] وشارك أهل الذمة في ذلك النشاط ومن ذلك على سبيل المثال (الذمي اسحق

---

[1] ذكر حسين أفندي الروزنامجي في أجوبته أن معمار باشه كان له الإشراف على مشايخ طوائف البنائية والمهندسين وما يتعلق بهم وعلى هندسة المباني العامة وله عوائد على طوائفه وراتب عيني ونقدي يتقاضاه من الخزينة السلطانية وقد أفادت الوثيقة المشار إليها أن إشرافه كان يمتد ليشمل الترسخانة السلطانية حيث تبنى وتجرى عمليات الإصلاح للمراكب التي تمتلكها الدولة سواء تجارية أو حربية ، وكان له حق إقامة شيوخ الطوائف الخاضعة له أو عزلهم كما كان له حق الإشراف على المساجد والزوايا والأوقاف هندسياً لتقرير صلاحيتها وظروفها وترميمها إن احتاج الأمر تحت إشرافه أو إشراف من ينيبه .

- حسين أفندي – المصدر السابق صـ ١٨.
- استيف – المرجع السابق صـ ٥-١١٩ .
- دار الوثائق القومية: – محكمة القسمة العسكرية سجل ٤٠لسنة ١٠٣٧هـ-١٠٣٨هـ ق١٥٤.

المباشر بخدمة الأمير رضوان كتخدا عزبان) الذي اشترى وتملك بعض المراكب [١] .

ولم يتخلف مشايخ عربان الهوارة في الصعيد وعربان الجويلي في البحيرة عن الاستثمار في الملاحة النيلية خاصة وأن مصالحهم كانت تحتاج إلى ذلك النشاط وذلك من خلال نقل منتجات نواحيهم من الجنوب وغيرها التي كانت تنقل إلى أسواق استهلاكها وكان لهؤلاء المشايخ وكلاء في الموانيء النيلية الكبيرة خصوصاً في مصر القديمة وبولاق لتدير مصالحهم يقيمونهم مقام أنفسهم في قضاء تلك المصالح وتوجيه مراكبهم وتأجيرها ومحاسبة ريابنتها ومن هؤلاء المشايخ شيخ العرب عيسى بن أحمد بن همام والحاج يحيى بن أحمد أبو عميرة شيخ عربان هوارة والأمير اسماعيل شيخ عربان الجويلي في البحيرة [٢] .

جملة القول أن أسباباً مختلفة كانت وراء اتساع قاعدة المشاركين في الاستثمار في المراكب كان منها ارتفاع العوائد التي تدرها المراكب والقوارب التي كانت تجد سوقاً رائجة للعمل على طول نهر النيل بما يعنيه التنقل الدائم وتقارب وتنوع البضائع والمتعاملين عليها من تعظيم لعوائد الاستثمار في تملك تلك المراكب وهو ما سوف نفرد له فيما يلي :

---

[١] دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٠لسنة ١١٥١-١١٥٧ ق ٤٣١.

[٢] دار الوثائق القومية : – محكمة أسنا سجل ١ لسنة ١١٧٤-١١٧٥ ق٢٥.

–محكمة بولاق سجل ٣ لسنة ٩٩٢ق٧٥٧ ، سجل ٧٢ لسنة ١١١٦-١١٦٣ ق ٣٣٤ .

ثالثاً : العوائد الاقتصادية للاستثمار في الملاحة النيلية :

رغم وجود هامش للمخاطرة يتمثل في حالات غرق المراكب والقوارب أو نهبها في أوقات وظروف التراجع الأمني أو المصادرات المؤقتة أو الإجبار على السخرة عندما تشتد حاجة الإدارة لذلك ورغم ارتفاع حجم الرسوم والضرائب والمغارم وغيرها رسمية وغير رسمية مما سوف نفرد له تفصيلاً في هذا البحث ، رغم هذا كله فإن الاستثمار في المراكب والقوارب على اختلافها ظل ميداناً جاذباً وظلت عوائده تمثل إغراء لمختلف الجهات بشكل حفظ لذلك النشاط التجاري والاقتصادي أهميته ومكانته واستمراريته .

وعلى ذلك كانت دورة رأس المال المستثمر في الملاحة النيلية سريعة ومثمرة إلى حد كبير ، وقد رصدت الوثائق عمليتي شراء ثم استئجار لمركب من نوع الزهيري العقب في سنة ٩٧٠هـ /١٥٦٢م بلغ فيها ثمنه ٩٠ دينار ذهباً ثم أجره مشتريه لأحد الرويسا لمدة ثلاثة عشر شهراً بمبلغ ٤٠ديناراً من الذهب وحقق بذلك ربحاً قدره ٤١./. من الثمن المدفوع قبل سداد الأعباء المالية والرسوم المطلوبة على ذات المركب ، كما رصدت وثيقة أخرى في سنة ١٠٥٠هـ /١٦٤٠م ما حققه مركب من النوع (العقب) حمولته ٦٠٠أردب خلال أربع سنوات من أرباح صافية بلغت ٤٠٠٠٠ألف نصف من الفضة وهي أرباح تزيد على الثمن الأصلي للمركب [1] مع الأخذ في الاعتبار أن عمر المركب المصنوع من الأخشاب المصرية يتراوح بين ستة عشر عاماً والعشرين وتجري له خلال تلك الفترة عملية إعادة التأهيل والإصلاح والترميم التي اصطلحت الوثائق ومصطلحات النوتية على تسميتها (العمرة) كل أربع سنوات

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٩ لسنة ٩٧٠هـ ق ٤٧٣-٥٥٩ ، سجل ٤٥لسنة ١٠٥٠ق١٧٨٩ .

- محكمة مصر القديمة سجل١٠٥لسنة ١٠٩١، ١١٠٨ ق٨٧ .

وتتكلف نسبة تتراوح بين ٢٥./. و ٣٢./. من قيمة المركب الأصلية وتقل تلك المدّة كلما تكررت عملية العمرة [1] .

وقد أمدتنا وثيقة أخرى بما يعضد ما أفادته سابقتها إذ تضمنت شراء نصف مركب من نوع (قياسة بسنة) حمولة ٣٥٠أردب من القمح وتضمنت من جانب آخر استئجار ذلك النصف من قبل شريك المشتري في تلك المركب وقد قدرت الوثيقة الثمن الكلي للمركب بمبلغ ٨٠٠٠ نصف فضة بينما بلغ إيجار ذات المركب لمدة ثلاثة عشر شهراً مبلغ ٥٠٠٠ نصف فضة ، ويعني ذلك بوضوح أنها حققت ربحاً إجمالياً بلغت نسبته ٦٢.٥./. من قيمة رأس المال وعلى افتراض أن نسبة الرسوم والضرائب والعوائد وغير ذلك الذي يتحمله هذا المركب قد تبلغ نصف ما حققه من أرباح فإنه يحقق في قرابة السنوات الأربع من الأرباح الصافية ما يساوي حجم رأس المال المستثمر فيه ، وتدعم وثيقة أخرى ما قادتنا إليه تلك الوثائق من نتائج حيث بلغ ثمن مركب من نوع (البوقيري) سعته ٢٠٠أردب من الحبوب مبلغ ٩٦٠٠ نصف فضة بينما بلغت قيمة استئجاره لمدة ثلاثة عشر شهراً مبلغ ٦٠٠٠ نصف فضة تحقق بدورها

---

[1] مقابلة مع الرايس الأباصيري إبراهيم حبة والرايس أبو العزم العرابي والرايس السيد إبراهيم حبة ، وقد أفادوا عن المدد الزمنية لعمل المراكب من وقت نزولها إلى صفحة النيل وحتى خروجها وعدم صلاحيتها لذلك كما أفادوا عن تكاليف العمرات ولم يبتعد تقديرهم لها عما أكدته الوثائق المشار إليها .

– دار الوثائق القومية :– محكمة منفلوط سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١–١٠٩١ق ٢٠٠٧ ، سجل ١٠٥لسنة ١٠٩١–١١٠٨ق ٢٨٦ سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠ ، محكمة مصر القديمة السجل السابق والوثيقة السابقة .

لمالك السفينة على وجه التقريب نفس النسبة من العائد التي أشرنا إليها آنفاً [1] .

وقد رصدنا من خلال الوثائق عبر سنوات مختلفة لقيم وأسعار المراكب على اختلاف أنواعها وسعاتها وتتبعنا عوائدها لإظهار نسبة تلك العوائد إلى الثمن الكلي وقد دار ذلك حول النتيجة التي سبقت الإشارة إليها مع ملاحظة أن تلك العوائد لا تمثل الأرباح النهائية الخالصة لكل مركب حيث لم تشر الوثائق إلى ما كان يدفع من تلك الأرباح كرسوم وضرائب ذات قيم مختلفة ولمصلحة جهات وأفراد متعددة ، بقيت أهمية الإشارة إلى أن أثمان المراكب كانت تحدد على ضوء نوع المركب أو القارب وحالته وسعته ونوعية آلته وعددها وعدم خضوعه للرهن أو لطائلة متأخرات ضرائبية أو أعباء متعلقة به لم يقم بها كأداء مهمتي الرسالة لنقل الحبوب إلى الشون بمصر القديمة بصفة سنوية .

كما كان خضوع المركب أو القارب لحماية جهة من الجهات أو صاحب نفوذ عنصراً ذا أثر كبير في تحديد الثمن [2] .

على أن حالات الاستئجار كانت تتأثر بمؤثرات إضافية تتمثل في مدة الإيجار وإن اعتمدنا في الجدول المتضمن لذلك مدداً ثابتة لكل حالة تضمنها الجدول وهي مدة ثلاثة عشر شهراً التي يغلب تحديدها على معظم الحالات في الوثائق على مدار سنوات الدراسة ، كما يؤثر في قيمة الإيجار توقيت الاستئجار إذ أن الاستئجار في بداية فصل الشتاء يمثل

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٧هـ-١٠٥٦ق ٤٦٦ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١هـ ق ٢٠٠٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١-١١٠٨ق ٨٧ ق ٢٨٦ .

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٧-١٣٥٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨٧-١٠٩١ق ١٠-٨٧-٣١١ ، سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٨ق ١٣-٢٧ .

توقيتاً غير مناسب لتلك العملية وعلى عكس ذلك تمثل بداية الصيف فرصة جيدة للمؤجر وللمستأجر وذلك على اعتبار أن حجم حركة النقل في نهر النيل يرتفع بنسبة كبيرة في فصل الصيف كما أن النيل وما يتفرع عنه من مجاري مائية من ترع وخلجان يكون في حالة مناسبة للملاحة من حيث مستوى الماء فيه الذي يتأثر شتاءً وتتعطل من جرائه الملاحة في أماكن عديدة مما يدفع الكثير من رويسا المراكب والقوارب إلى تخفيف الحمولات تجنباً لعواقب ضحالة الماء وما يتهدد المركب من أخطار في أثنائها [1] .

بقيت المؤثرات الأمنية والإدارية والمخاطر وعدمها والانتعاش الاقتصادي والركود وغير ذلك من المؤثرات التي كانت تتدخل بشكل واضح في تحديد نسبة الإيجار [2] .

وفيما يلي الجدول المتضمن لأنواع المراكب وسعتها وأثمانها ومبالغ إيجارها ونسبة العائد المتمثل في قيمة الإيجار إلى الثمن الكلي [3]

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ ق ١٣٨-١٥٤-١٥٨-١٨١-١٩١-٢٠٦-٢١١-٥١١-، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠-١١٧٤ ق ٦٧٧-٧٠٤-–٧٠٣٩-٩٣١-٩٦٢-١٠١٢-١٢٠٦-١٢٢٣-١٢٦٣-١٣٨٠-١٤١٥.

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ق٣٧-٤٦٨-٤٨٠-٤٩٢-٥٠٢-٥٠٩.

[2] دار الوثائق القومية : محكمة رشيد سجل ٦٤لسنة ١٠٦٠ق١٠٨-١٠٦٤-١٠٩٧ .

محكمة بولاق سجل ٥٠لسنة ١٠٧٠ق٨٨-٥٠٩-٦٥٢-٧٠٤-٧٣٥-٧٣٩-٨٠٤-٩٣١-٩٦٢-٩٧٦-١٢٦٠-١٣٨٠-١٤١١-١٤١٥.

[3] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٩ ق ٤٧٣-٥٥٩ سجل ٣١ق ٦٧١ سجل ٥٠ ق ٢٦٠ سجل ٤٥ ق ١٧٨٩ سجل ٦٨ ق ٦٣٨-١٣١١سجل ٦١لسنة ١١١٦-١١٢٠ق ٣٨٠

السنة هجرية	نوع المركب	السعة	الثمن	قيمة الإيجار	نسبته إلى الثمن
٩٧٠	زهيري	٤٥٠٠	٩٦ دينـار	٤٠	./.٤١,٠٠
١٠٢٦	عقب	٦٠٠	٢٣٠٠ نصف	١٠٠٠٠	./.٤٣,٤٧
١٠٥٣	بوقيرى	٢٠٠	" ١٢٨٠٠	٤٨٠٠	./.٣٧,٥٠
١٠٧٠	اشكيف	١٧٥	" ١٤٦٠٠	٦٤٦١	./.٤٤,٢٥
١٠٩١	قياسة	٣٥٠	" ٨٠٠٠	٥٠٠٠	./.٦٢,٠٠
١١٠٥	قياسة	٢٥٠	" ١١٩١٦	٥٠٠٠	./.٤١.٩٦
١١١٦	فلوكة	٣٠٠	" ٢٥٦٠٠	١٠٠٠٠	./.٣٩,٨٦
١١٣٢	قايق	٢٠٠	" ٣٧٤٠٠	١٥٠٠٠	./.٤٠,١٠
١١٣٧	عقب	٦٠٠	" ٤٠٠٠٠	١٨٠٠٠	./.٤٥,٠٠
١١٦٠	شختور	١٧٥	" ١٧٦٠٠	٦٣٠٠	./.٣٥,٩٦
١١٦٨	اشكيف	١٥٠	" ١٨٠٠٠	٦٤٣٢	./.٣٥,٧٣

على أن الوثائق ظلت على ثرائها إذ أمدتنا بتفاصيل وآليات التعامل على نقل البضائع وظروف ذلك ومؤثراته ، وإن بخلت فيما يتعلق بنقل المسافرين والركاب ، وقد تداخلت عوامل ومؤثرات مختلفة في تحديد شكل وقيمة نقل البضائع فعلى حين لم ترد في الوثائق تفاصيل وقيم أسعار نقل البضائع ذات الكميات الضئيلة والمتنوعة من المصنوعات كالزلع والفخار والملابس ومن الإنتاج الزراعي كالعدس والخضروات والفواكه والمنتجات الحيوانية كالزبد والجبن وغير ذلك مما كان يجود به الريف ويجد في أسواق المراكز السكانية ذات الكثافة في المدن رواجاً وإقبالاً وكانت المراكب في مثل تلك الحالات تحمل أنواعاً مختلفة ومتعددة

-محكمة مصر القديمة- سجل ١٠٠ق٤٦٠-٤٦٦ سجل ١٠٥ ق ٨٧ سجل ١٠٩ ق ١٣-١٦٨.

- محكمة دمياط سجل ٢٥٠ ق ١٣٧-٢٤٨ ، -محكمة الغربية سجل ١ ق ٢٥٢.

في المرة الواحدة حيث تحمل صغار التجار مع بضائعهم في رحلات قصيرة المسافة تربط كل مدينة بمحيطها الريفي [١] .

على العكس من ذلك تناولت الوثائق تفاصيل وقيم نقل البضائع التي كان نقلها يقتضي أن تحملها المراكب دون غيرها من البضائع مثل القمح والعدس والكتان والملح والبارود والفول والتبن وغير ذلك ، وقد كانت تلك القيم تحدد على ضوء قانون العرض والطلب الذي يحدده توقيت النقل وموسمه وظروف الأمن ومسافة السفر وتوافق أو تعارض الرحلة مع اتجاه الريح واندفاع الماء بما يعنيه ذلك من يسر في سير الرحلة أو مشقة تحتاج إلى جهد عضلي ومشقة زائدة وكذلك تخضع قيم نقل البضائع إلى إمكانية إعادة شحن المراكب من ميناء تفريغها من عدمه وكون الشحنة المنقولة لمصلحة تجار عاديين أو رجال من العسكريين والإداريين التنفذين وفيما يلي جدول يتضمن أسعار النقل التجاري العادي لبعض أنواع البضائع في سنوات مختلفة من موانىء مختلفة[٢] :-

---

[١] دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٥٤ق٣٧-٢٠٧-٨٦٨ ، سجل ٩ لسنة ٩٧٠ ق١١٥٨ سجل ١٣لسنة ٩٨٨-٩٨٩ق٢٠٧-٤٣٧-٨٤٣-١٠٧٥-١١٨٠-١٩٧٥ ، سجل ٣٩لسنة ١٠٤٧هـق٤٩٦-٧٣١-١٠٥٦-، سجل ٥٩لسنة ١١٠١ق٢٥٣٤ ، سجل ٥ لسنة ١٠٧٠ق ٧٣٥.

-محكمة دمياط سجل ٢ لسنة ٩٧٢ق٣٧٥٠ سجل ١٩ لسنة ٩٨٤ق٢٩٣ سجل ١٢٠لسنة ١٠٧٥ق ٣٣.

-محكمة اسنا سجل ١لسنة ١١٧٤-١١٧٥ ق ٢٥-١٤٨.

-Nelly Hanna:-op.cit.p27.

– جيرار – المرجع السابق ص٢٣١:٢١٣-٢٥١:٢٤٧.

[٢] دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٤ ق٨٦٨ سجل ٦ق ١٨ سجل ٣٠ق٧٦٦ سجل ٣١ق ١١٨٣ سجل ٤٥ق ١١٤٦سجل ٥٠ق١٣٨ سجل٥٨ ق٣٥٧ سجل ٥٩ق٢٥٣٤ سجل٦١ ق٦٢٨ .

– محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ ق ١٠٣٥. – الديوان العالي سجل ١ ق ٦٥ .

السنة هـ	النوع	وحدة الوزن أو الكيل	مكان الشحن	ميناء التفريغ	أجرة النقل للوحدة
٩٥٥	حطب	ألف شدة	سوهاج	مصر	٢٠ نصف
٩٥٥	أرز	أردب	دمياط	القديمة	نصف واحد
٩٦٧	قمح	أردب	البهنسا	بولاق	٢،٥ نصف
١٠٢٤	قمح	أردب	بولاق	بولاق	٢،٥ نصف
١٠٢٦	كتان	جوال	بولاق	دمياط	٢ نصف
١٠٥٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٧٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٩٧	قمح	أردب	طهطا	رشيد	٥،٥ نصف
١١٠١	ملح	أردب	بولاق	بولاق	٢٢ نصف
١١١٦	قمح	أردب	منفلوط	برديس	٦ أنصاف
١١٢٤	حديد	قنطار	رشيد	مصر	١٦ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	جرجا	القديمة	١٢ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	منفلوط	دمياط	١٩ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	المينا	مصر	٧ أنصاف
١١٥٦	حطب	ألف شدة	المعصق	القديمة	٣٠ نصف
				.	
				.	
				.	

غير أن النقل التجاري عبر نهر النيل وأدواته من المركب والقوارب قد شهد نظاماً آخر للتعامل بين التجار وأصحاب المراكب وريابنتها ، ويقوم ذلك النظام على أساس استئجار المركب كله لرحلة محددة من مكان إلى مكان آخر محدد في الاتفاق بين الطرفين لنقل بضائع محددة أو مختلفة لمصلحة التجار وفق مبالغ يرتضيها الطرفان ويحتكر التجار في مثل الحالات كل امكانيات المركب وجهد العاملين عليه دون أن يكون لرويسا المراكب أن يتصرفوا على غير مصلحة وهوى التاجر ، أو أن

يكون للتاجر أن يغير مسار المرحلة أو ميناء الوصول وينتهي ذلك كله بوصول المركب وتفريغها حيث يكون لربابنتها أن يتعاملوا وفق مصالحهم فإن شاءوا أعادوا إلى حيث أتوا وإن شاءوا انتظروا للتعاقد إلى رحلة جديدة حيث تتقاذفهم الموانئ والموارد والقرى والمدن في رحلات طويلة تستغرق أياما وشهوراً حتى يعودوا إلى منطلقهم الأول[1] .

مما سبق يتضح طبيعة ومؤثرات الاستثمار في المراكب والقوارب وما كانت تحقق من عوائد جعلتها ميدانا واسعا جذب عناصر مختلفة ومتباينة أسهمت في ذلك على مستويات شملت معظم قطاعات النشاط الإنساني في مصر العثمانية .

---

[1] دار الوثائق القومية – محكمة بولاق الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦ ق ١١٨٣ ، سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ ، ١٠٥٦ ق ١١٤٦ – ق ١٧٨٩ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٢٠٧ .
– محكمة القسمة العسكرية سجل ٤١ لسنة ١٠٤١ – ١٠٣٨ ق ٣٢٦ ، سجل ٢٢٣ لسنة ١٢٠٨ ٩٠٩ .
– محكمة دمياط الشرق سجل ١٥٢ لسنة ١٠٤ ق ٤٢٩ سجل ١٨٠ لسنة ١١٢٤ ق ٤٨ .
– محكمة رشيد سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ ق ٤٧٧ .
– محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٣٥ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ – ١٠٩١ ق ٨٤٠ ق ١٣٢٨ .

الفصل الثالث

الرسوم والضرائب والأعباء على حركة الملاحة

تمهيد

أولاً : عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة

ثانياً : الرسوم والضرائب والأعباء



تمهيد

إن نشاطاً بهذا الاتساع والتداخل كان يدر تلــك الأربــاح المرتفعـة ويغطي قطاعاً بالغ الأهمية والحيوية للتجارة الداخلية والخارجية لمصـر العثمانية إضافة إلى دوره الهام على المستويين الرسمي والأهلي في نقل البشر مدنيين وعسكريين كان طبيعياً أن يكون هدفاً بارزاً للمزيــد مـن الرسوم والضرائب والأعباء المختلفة في ظروف ونظم لم تستثن نشــاطاً من الأنشطة من ذلك .

ومثل هذا الأمر لابد أن يكون له تأثيراته المختلفة والمتباينة علـــى مجمل النشاط خصوصاً وأن تأثيرات عدم الاستقرار السياسي في النصف الثاني من القرن ١٧ وعلى مدار القرن ١٨ الميلادي كله انعكست بصورة جلية على قطاعات التمويل الضرائبي المختلفة علـــى اتســاع النشـاط الاقتصادي التي وجدت فيها العناصر المتنافسة مورداً ورافداً مالياً يدعـم صراعها على النفوذ والقوة ويمول اصطناع الأعوان وتتقي بـــه مكــائد الخصوم في غياب رقابة الدولة العثمانية أو بـــالأحرى تغييبــها حينمـا تراجعت سلطتها ممثلة في الباشوات والأوجاقات لحساب قوى محلية من الأمراء المماليك على اختلاف انتماءاتهم اخـــترقت المنظومــة الإدارية والعسكرية في مصر العثمانية وجعلتها تدور في فلكها محكومة بظـروف المناخ العام والأوضاع السياسية المتقلبة آنذاك ، ونتيجة لذلك تزايــدت الرسوم والضرائب والأعباء على اختلاف تسميتها ومسمياتها وطبيعتـها والجهات التي فرضتها .

على أن تناول تلك الرسوم والعوائد والأعباء يستلزم أن نرصد إبتداءً عناصر الإدارة والسلطة التي خولت حق الإشراف على نشاطات الملاحـة النيلية المختلفة والتي كانت إنطلاقاً من ذلك هي الجهات المعنية بالرسوم والضرائب والعوائد أداءً وزيادة ونقصاً وتنافساً .

أولاً : عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية :-

فرضت طبيعة نهر النيل نفسها على النظام الإداري المعني بالملاحة النيلية حيث ألزم اختراق النيل لمصر من أسوان جنوباً إلى دمياط ورشيد شمالاً كل الأجهزة الإدارية لأقاليم مصر باستثناء الأطراف الشرقية والغربية أن تتعامل مع الملاحة والملاحين وأن تباشر مسئوليات محددة يباشرها كل جهاز إداري في نطاق إقليمه ، وعلى ذلك يمكن القول أن جزءاً من الإشراف الإداري والأمني والضرائبي كان يقع على عناصر تصح تسميتها بأنها عناصر مركزية في بولاق ومصر القديمة وقد اكتسبت مركزيتها ليس من الموقع الجغرافي لهذين الميناءين النهريين الرئيسين وإنما من المركزية الإدارية المتمثلة في الأجهزة الرئيسية لإدارة ولاية مصر العثمانية إبتداءً بالباشوات والتي كانت القاهرة تمثل بوجود تلك العناصر فيها المركز الإداري الرئيسي آنذاك بينما عنيت بالجزء الآخر عناصر إقليمية ذات مسئوليات لا تخرج عن نطاق حدود إقليمها الجغرافي .

وقد تضمنت إحدى الوثائق بيورلديا نص صراحة وضمناً على ما ذهبنا إليه حيث حُددت فيه عناصر الأجهزة الإدارية المشرفة على الملاحة النيلية على اختلاف وظائفها ونطاق مسئوليتها الذي شمل ثلاثة قطاعات هي قطاع الوجه البحري وقطاع بولاق ومصر القديمة وقطاع الوجه القبلي .

وجاء فيها مايلي (**إلى كل واقف عليه من حكام الشريعة وأمنا البلاد والكشاف والأمنا المتكلمين في الغلال الديوانية والشون السلطانية والجاويشية والمعرفين والقباض بالوجهين القبلي والبحري ومصر وبولاق ......**)[1]

---

[1] دار الوثائق القومية : محكمة مصر القديمة سجل ٩٧ لسنة ٩٩٩-١٠٠١هـ ق٤٦٤ .

وتقتضينا أهمية دور كل عنصر من تلك العناصر أن نفرد لطبيعة الدور ومسئولياته وحدوده على الترتيب الذي ذكرتهم به الوثيقة والتسمية التي عرفته بها وذلك على النحو التالي :

١- حكام الشريعة :

تصدر من عرفتهم الوثائق بأنهم (حكام الشريعة) وهم قضاة الشرع الأجهزة الإدارية وكانت أسماؤهم تأتي في مقدمة المقصودين والمعنيين بتنفيذ الأوامر التي تصدر من السلطات الإدارية المركزية في استنبول أو من تابعتها المحلية في ولاية مصر في القاهرة ، وتفسير ذلك هو طبيعة الدولة العثمانية ونهجها حيث حرصت أن تكون الشريعة الإسلامية عنواناً لها وتزاوجت فيه لديها المسئوليات الدينية والدنيوية وأصبح الحكام الشرعيين بمقتضى ذلك على رأس الجهازين القضائي والديني والإداري والسياسي [1] .

لكن مصر القديمة وبولاق باعتبارهما ضاحيتين للقاهرة فإنهما كانتا تعاملان معاملة أحياء القاهرة المختلفة وبالتالي كانتا تخضعان مباشرة للحاكم الشرعي للقاهرة وهو المنصب الذي استأثر به قاضي عسكر ولاية مصر وهو يمثل قمة الهرم الإداري والديني مع الباشا وعلى ذلك كان يفوض من قبله قضاة في مصر القديمة وبولاق أطلقت عليهم الوثائق

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول طبيعة منصب الحاكم الشرعي والفلسفة التي اتبعها الدولة العثمانية من وراء ذلك ظروف شاغليه ومسئوليتهم ومواردهم المالية ومعاونيهم ..يرجع إلى :-

د. عبد الحميد حامد سليمان – الموانيء المصرية في العصر العثماني صـ٨٦ :١٠٨.

د. ليلى عبد اللطيف أحمد – الإدارة في مصر في العصر العثماني– مطبعة جامعة عين شمس سنة ١٩٧٨ صـ٢٩٣:٢٤٣ .

المختلفة صفة (النواب) شأنهما شأن محاكم أخطاط القاهرة المختلفة ولهم مباشرة اختصاصات محددة على عكس قضاة الأقاليم الذين كانوا يشغلون من المكانة والدور مثل رئيسهم الأعلى في القاهرة قاضي عسكر ولاية مصر كل في نطاق إقليمه وبالتالي كانت حدود مسئولياتهم المدنية والدينية واختصاصاتهم أوسع .

ويأتي شاغل هذا المنصب في كل إقليم ليشكل مع حاكم الإقليم جناحي الإدارة الدينية والمدنية ، وأمامه كان على كل رجال الإدارة أن يثبتوا المهام الموكولة إليهم ثم قيامهم بأدائها[1].

لكن إشراف الحكام الشرعيين على الملاحة وأمورها لم يكن على الاجمال إشرافاً مباشراً حيث مارست عناصر إدارية أخرى سوف يأتي ذكرها الإشراف الإداري والمالي على حركة الملاحة النيلية وطوائف العاملين بها في نطاق الأقاليم وقد تمثل دور حكام الشرع من القضاة ونوابهم إضافة إلى ما ذكر في تلقي الأوامر الإدارية وإلزام المباشرين الفعليين بها وتوثيق عقود البيع والشراء والاستئجار وتلقي ظلامات المتظلمين من أصحاب المراكب والعاملين عليها ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن تظلم بعض الصيادين من فرض ضرائب عليهم وإزاء ذلك أصدر (**النايب**) في محكمة مصر القديمة أمراً لعناصر الإدارة المعنية بذلك جاء فيه (**خطاباً إلى كاشف الجيزية وأمين البحرين وزعيم مصر القديمة والجوربجي بها مضمونه أن لأهالي ناحية ديرالطين ستة قوارب لمساعدة تحصيل المال الميري ولم يكن عليهم خوالي ولا تكاليف من القديم إلى الآن ولم أحد يتعرض**

---

[1] د. ليلى عبد اللطيف أحمد – المرجع السابق صـ٢٧٦:٢٧٣ .

لهم وقد بلغنا أن زعيم مصر القديمة وأمين السمك تعرضوا لهم وأرادوا إحداث حادثة عليهم وبذلك يتعطل المال الميري والحال أنكم تجروا القوارب المذكورة للناحية المذكورة على حسب معتادهم القديم ومستمر خاليتهم ولا تتعرضوا لهم بوجه من الوجوه ولا بطريق من الطرق المخالفة للشرع الشريف ولا تدعوا أحداً منهم يعرض في حقكم ويتظلم منكم مرة أخرى ..[1]

٢- الكشاف :

ضم التقسيم الإداري لمصر العثمانية عدداً من الأقاليم الإدارية حملت خمسة منها اسم ولاية وهي (الغربية والمنوفية والشرقية والبحيرة وجرجا) بينما كان هناك أربعة وعشرين وحدة إدارية أصغر من ذلك وهي التي عرفت بالكشوفيات بلغت في الوجه البحري ثلاث وحدات هي بلبيس وقليوب والطرانة إلى أن استقلت فارسكور وضواحيها عن ولاية الشرقية وأصبحت كشوفية مستقلة بينما بلغت في مصر العليا أربعة عشر كشوفية ، وقد اعتبر حسين أفندي في نهايات القرن ١٨ الميلادي أن مصر تنقسم إلى أربعة عشر ولاية سبع منها في الوجه البحري ومثلها في الوجه القبلي [2] .

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١: ١٠٦١هـ ق ١٩١٠.

[2] لمزيد من التفاصيل حول التقسيم الإداري لمصر العثمانية وتطوره والتغيرات التي طرأت عليه ونظم إدارة الأقاليم والحدود الإدارية للأقاليم وما طرأ عليها من تغيرات يرجع إلى :-

- د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم – الريف المصري في القرن الثامن عشر الميلادي

وقد ترأس الأجهزة الإدارية في الولايـــات الكشــاف والصنــاجق باعتبارهم قمة الجهاز الإداري في الوحدات الإدارية في الأقــاليم ســواء كانت ولاية أو كشوفية [1] ومن ضمن مســئولياتهم المتعـددة بــرزت مسئولية الإشراف على الملاحة النيلية في قطاع إدارتهم ونفوذهم وتمثل ذلك الإشراف في كفالة الأمن بصفة رئيسية ومتابعــة وتنفيــذ الأوامــر والتعليمات الصادرة من الأجهزة الإدارية العليا بخصوص مساعدة بعـض العناصر الإدارية المعنية بصفة مباشرة بالملاحة على أداء مهامها ومــن ذلك تمكين مندوبي أمين البحرين ثم من بعده أغا أغاة الرسالة ورجالــه من الأغوات والمعرفين من حصر وضبط المراكب المطلوبة لنقل الحبوب إلى العنابر السلطانية في مصر القديمة(الأنبار الشريفة) وكذلــك عنـد اشتداد الحاجة إلى نقل المهمات الرسمية للدولة من جنود وأطعمة وبارود وغير ذلك[2] .

- الناشر مكتبة مدبولي سنة ١٩٨٦ صـ٣٦:٣٠

-د. سيد محمد السيد – المرجع السابق صـ٢٥٩:٢٣٨.

-د.ليلى عبد اللطيف – المرجع السابق صـ٣٨٨:٣٧٧ .

- حسين أفندي الروزنامجي – المصدر السابق صـ ٣٣-٣٤ .

[1] د. سيد محمد السيد – المرجع السابق صـ٢٥٢-٢٥٧ .

[2] دار الوثائق القومية : – محكمة البحيرة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧-١٣٩-١٤٠.

– محكمة الدقهلية سجل ٢١ لسنة ١١١١ ق ٤٦ .

– محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق٣٠-٢٤٦ .

٣- أمنا البلاد :-

ترادف لقب (الأمين) ولقب (الملتزم) بما يؤكد على ما ذهبنا إليه غير مرة من أن نظام الالتزام قد طبق في مصر منذ دخول العثمانين إلى مصر والأكثر من ذلك أنه نظام لم يستحدثه النظام الإداري العثماني وأنما وجده مطبقاً في مصر زمن المماليك تحت اسم " الضمان " وعرف القائمون عليه بصفات مختلفة مثل (المقطعين) والمتضمنين والأمنا ثم الملتزمين[1] وباعتبار أن الالتزام كان يخول صاحبه حق تحصيل الرسوم والضرائب من مختلف جهات النشاط في مقاطعة الالتزام أو في إحدى جهات المقاطعة لملتزمي الباطن إضافة إلى مسئوليات إدارية مختلفة ولا سيما في القرى فإن الملتزمين كانت عليهم واجبات تضامنية مع الكشاف مع الأخذ في الاعتبار مسألة التدرج [2] الإداري وقد أشرنا آنفاً إلى ما أشارت إليه إحدى الوثائق من خضوع الرويسا والنوتية في القرى إلى الإشراف الإداري للملتزمين الذين حلوا محل مشايخ الطائفة وأصبح الملتزمون هم الحلقة الوسيطة بين عناصر الإدارة العليا في الإقليم أو الكشوفية على اختلاف مسئولياتهم وبين الأهالي الواقعون في دائرة إلتزامهم وكذلك في المركز في القاهرة ومصر القديمة وبولاق بين أفراد الأجهزة الإدارية وبين أفراد تلك الطوائف [3] .

---

[1] لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع وحول حقوق وواجبات الملتزمين وتراتيب عمل الملتزمين وتقييم هذا النظام من واقع التطبيق العملي في الفترة العثمانية يرجع إلى :

– د . عبد الحميد حامد سليمان : – المواني المصرية صـ ١٧٣ : ١٨٧ .

[2] دار الوثائق القومية : –محكمة دمياط الشرعية سجل ٣٣لسنة ١٠٠٣ ق٢٩٨–٥٧٦ .

[3] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٢ق ٣٠ ، سجل ١٨١لسنة ١١٢٣–١١٢٤ ق٣٢٢ .

٤- الأمنا المتكلمين في الغلال الديوانية والشون السلطانية :

هم الملتزمون المسئولون عن إدارة مخازن القمح السلطاني في مصر القديمة (الأنبار الشريفة) وضمان وفاء وأداء الملتزمين بمـا يـترتب عليهم أداؤه عيناً من الحبوب خصوصاً من صعيد مصر وقد تمثل هـؤلاء المسئولون فيمن كانوا يضطلعون بتلك المهام ممن عرفتهم الوثائق بألقاب مختلفة أشرنا إليها سابقاً وأشهرها لقب (أمين الشون السلطانية) ، أما الفرق الثاني في تلك المسئوليات فكان في أمين البحرين ثم من بعـده أغا أغاة الرسالة ورجالها الذين يشرفون على عمليات تجهيز المراكـب المطلوبة لذلك ، وضمان وفاء كل مركب بما وجب عليـه أداوه مـن أعبـاء النقل المعروفة باسم (الرسالة) حيث كانوا يتابعون وينظمـون قيام كل مركب بنقل طاقة حملها مرتين كل عام من أمـاكن تحـدد لـها بموجب تصاريح تحمل اسم ريس كل مركب والجهة التي عليه أن يتجـه إليها والكمية الواجب نقلها والجاويش الذي يصطحب ذلك المركب لمتابعة إتمام ذلك ويصدر هذا التصريح بمعرفة كل من أميـن الشـون وأميـن البحرين ، كما كان لأمين البحرين وأغا أغاة الرسالة من بعده تجهيز مـا يحتاج إليه من المراكب في حالات نقل الجنود والمهمات السلطانية علـى اختلافها [1] إضافة إلى تحصيل الضرائب والرسوم على حركة الملاحـة

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمـة سـجل ١٠٤لسـنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٢٣٨٠-٢٤٣١ ، سجل ١٠٥ لسنة ١١٠٨-١١٠٩ق ٥٤٨ ، سجلات الديـوان العـالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ٦٥٠.

النيلية في نهر النيل بحيث لا يسمح لمركب أو قارب أو غير ذلك بالإبحار إلا بعد الترخيص له بذلك من أمين البحرين أو من ينوبه في ذلك [1] .

وقد كان رجال أوجاق عزبان هم أصحاب اليد العليا في مختلف المناصب المشرفة على حركة الملاحة خصوصاً في أمانة البحرين والشون ، وفي معظم الأحيان كان كبار رجال الأوجاق هم الذين يتولون أمانة البحرين والشون وعلى سبيل المثال لا الحصر تضمنت تركة صالح كتخدا طايفة عزبان الشهير بالرزاز بنداً كبيراً جاء عنوانه (في مخلفاته عن التعريف ومحصول بولاق ومصر القديمة) وتفرع عن ذلك البند فروع ذات دلالات وهي:-

- ما هو عن محصول بولاق ومصر القديمة والكيالة ١١٩٣٦٩ نصف فضة .
- ما هو عن معمل النشا (أحد الجهات التابعة لمقاطعة سمسرة بحرين) مبلغ ٢٧٤٨ نصف فضة .
- قسط رابع مقاطعة بحرين ٦١١٠٣ نصف فضة .
- عن عوايد شهر حوالة (رسول الباشا ومندوبه العامل كحلقة وسيطة بين الديوان العالى وبين أمين البحرين) قسط رابع البحرين ٣٤٤٥ نصف فضة .
- عن أمانة التعريف عن البحرين ١٨٦٥٨ نصف فضة .
- عن عوايد كاتب الشهر (أحد العاملين التابعين لرسول الباشا ومندوبه) ٣٧١٣ نصف فضة .

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ق ٤٠٢
- محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ٣٠-٢٤٦
- سجلات الديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ق ٧٧٦.
- *SHAW :- op .cit . pp138-139.*

- أغاة الرسالة ٥٠٠ نصف فضة .

وبنظرة سريعة لتلك البنود يتضح مدى علاقة أمناء البحرين من رجال أوجاق عزبان مع كبار ضباط الأوجاق مثل قائده (**سردار**) ونائبه (**كتخداه**) حيث يلتزم كبار الضباط ببعض مقاطعات الالتزام وجهاتها ويلزمون من باطنهم ضباط أقل في الرتبة والمكانة ويسدد ملتزموا الباطن ما التزموا به على أقساط ، كما يتضح ضخامة العوائد الحقيقية التي كانت تدرها جهات الملاحة النيلية ، ثم يتضح آخراً العلاقة المالية بين هؤلاء الملتزمين من كبار ضباط الأوجاق وبين الباشا ومندوبيه باعتباره أولاً وأخيراً الملتزم الأصيل بولاية مصر لدى السلطان العثماني والخزينة السلطانية في استنبول .

٥- الجاويشية والمعرفين[1] :-

الجاويشية أفراد من الجنود ممن كانوا يعملون تحت إشراف أمين البحرين ، ومن بعده أغا أغوات الرسالة أو يعملون في معية كشاف الأقاليم وقد اختلطت مسئولياتهم بين الإدارية والأمنية حيث عرفتهم بعض المصادر بأنهم (ولاة البحر) بينما عرفتهم أخرى بأنهم (**الجاويش المعرف**) أما المعرفون فكانوا المعاونين الإداريين لأمين البحرين وأغا

---

[1] ذهب د. أحمد السعيد سليمان –أن كلمة جاويش دخلت اللغة التركية من اللغة الفارسية وأنها مرادف لكلمة (سرهنك) الفارسية ، وعموماً فإنها صفة لمنصب عسكري يوازى رتبة اليوزباش .

- د. احمد السعيد سليمان – المرجع السابق ص٥٩-٦٤.

بالوجه القبلي) وهــؤلاء مــن عنتهــم الفرمانات والبيورلديات بأنهم (القباض بالوجهين القبلي والبحري) [1].

.. تلك كانت العناصر الرئيسية التي تولت عملية الإشــــراف الإداري والمالي على حركة الملاحة ، وقد اقتضى النظام المالي الذي اســـتخدمه العثمانيون في إدارة ولاية مصر على ما أسلفنا أن تمول تلك المسئوليات من خلال تخويل القائمين عليها حق جباية الرســـوم والضرائــب علـــى اختلافها عينية ونقدية والوفاء للخزينة السلطانية ببعض ذلك ويقتضينـــا ذلك أن نتتبع المطلوبات المالية والعينية لكل جهة وما قد صاحبها وأحـاط بها من ظروف .



---

[1] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ٩٧ لسنة ٩٩٩-١٠٠١هـ ق ٤٦٤ .

د. محسن علي شومان - المرجع السابق ص ١٩٨ .

ثانياً : الرسوم والضرائب والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية :-

تنوعت وتعددت الرسوم والضرائب والأعباء ليس من حيث حجمها وقدرها المالي فحسب وإنما من حيث التسمية التي ترادفت فيها مصطلحات مختلفة للدلالة على ضريبة بعينها ومن ذلك مصطلحات الموجب والمكس والجمرك والجزية والعقبة والندا على المراكب وغيرها[1] ، حيث عبرت تلك المصطلحات على اختلاف ألفاظها عن ضريبة واحدة كانت تؤخذ سنوياً على كل مركب بحسب سعتها ، على أن ضرائب ورسوماً أخرى عينية ونقدية عرفتها حركة الملاحة النيلية وأفردت لها وثائق عديدة على مدار فترة البحث .

وسوف نتناول تفاصيل ذلك من حيث نوع الرسم أو الضريبة والجهات التي أفادت منه ومن حيث ظروف وتوقيت فرضه ، وقد حددت إحدى وثائق الديوان العالي على الإجمالي الجهات المتعاملة مع الملاحة النيلية بهذا الخصوص والتي كان لها حق تحصيل الرسوم والأعباء أو التكليف بالأعباء كالنقل بأجور مخفضة أو حتى المصادرة المؤقتة التي تعني ما أسمته الوثائق بالسخرة في ثلاث جهات[2] هي على حد تعبير تلك الوثيقة :

(١) باب البحرين (٢) باب الرسالة (٣) باب الشون

وقد أشرنا إلى مسئوليات تلك الجهات والقائمين عليها مع تفاصيل مختلفة غير مرة في ثنايا هذا البحث وفيما يلي نتناول تفصيل الرسوم

---

[1] دار الوثائق القومية – محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠لسنة ٩٨٥ق ٨٢ ، سجل ٢٦لسنة ٩٩٥ ق ٣٤٢ .

– محكمة بولاق سجل ٦٣لسنة ١١٢٧/١١٣٠ق ٢٧٢ .

– محكمة مصر القديمة سجل ١٠٦لسنة ١١٢١–١١٢٩هـ ق ٩٩٢

[2] دار الوثائق القومية – سجلات للديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤–١١٥٧هـ ق ٧٧٦.

والضرائب والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية والتي انتفعت بها العناصر المنتمية لتلك الجهات الثلاث :-

(١) المطلوبات النقدية :-

حددت سجلات الروزنامة جهات الالتزام الضرائبي الخاصة بالملاحة النيلية ضمن مقاطعة التزام عرفتها تلك السجلات بأنها (**مقاطعة سمسارية بحرين وتوابعها مع مقاطعة تعريف المراكب وسمسارية شونة بذر قرطم وغيره**) وكانت جزءاً تابعاً لجهات الاحتساب إلى أن انفصلت عنها في مقاطعة واحدة تحت اسم (**البحرين والسمسرة والتعريف**) ثم انفصلت عنها جهة السمسرة على غلال الشون السلطانية وبقيت السمسرة على غلال التجار في بولاق وتعريف المراكب والرسوم على شونة بذر القرطم ومعمل النشا بمصر القديمة وغير ذلك مع باقى الجهات التقليدية المكونة لهذه المقاطعة .

وقد اعتبرت جهة السمسرة على الغلال السلطانية مقاطعة مستقلة أنشئت في بدايات النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي ثم أضيف إليها رسم مال حماية إضافي تدفعه المراكب والقوارب العاملة في نهر النيل وقد كان الالتزام بها والإشراف عليها يتبع أغا أغوات الرسالة ورجاله من أغوات الرسالة وصوباشية البحر وغيرهم .

ثم نجح رجال أوجاق عزبان في مد سيطرتهم على هاتين المقاطعتين طوال سنوات القرن ١٧ الميلادي إلى أن نازعتهم عليها رجال أوجاق مستحفظان (**الإنكشارية**) في القرن ١٨ الميلادي ، وقد سجلت دفاتر الروزنامة بدار الوثائق المطلوبات النقديةللخزينة السلطانية عن مقاطعة (**سمسارية بحرين وتوابعها**) منذ ١٠٨٨هـ/١٦٧٦ م وهي السنة التي تمثل سجلاتها أول سجلات الروزنامة بدار الوثائق المصرية المعنية

بهذا الشان تحت عنوان (أصول مال أسكلها ومقاطعات) وقد ذكرت أن المطلوب عن هذه المقاطعة للخزينة السلطانية كان مبلغ ٥٥٠٠٠٠ يؤدي سنوياً غير أن هذا الملغ قد شهد زيادات مختلفة في القرن ١٨ الميلادي نوضحها فيما يلي :-

مال سنوي وهو أصل المال الميري المقرر عن هذه	٥٥٠٠٠٠
المقاطعة.	
زيادة في سنة ١٠٩٠هـ/١٩٧٩م عن (مال توتيه)	١٠٢٥٦
وهو يمثل المطلوب عن مدة أحد عشر يوما تمثل فارق	———
الأيام بين السنة القبطية والسنة الميلادية	٥٦٠٢٥٦
زيادة في سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥م تحت بند (تفاوت	
مهمات بارود) إذ كان على ملتزم مقاطعة سمسارية	٣٩٠٢
بحرية تقديم بارود بقيمة ذلك المبلغ ابتداءً من تلك السنة	
إجمالي	———
زيادة عن مضاف سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥ وهو القدر	٥٦٤١٥٨
الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت في	٢٢٤١٠
تلك السنة من جملة الزيادات التي تقررت على مختلف	
جهات التمويل في مصر .	
إجمالي	———
زيادة عن مضاف سنة ١١٥٥هـ/١٧٤٢م وهو القدر	٥٨٦٥٦٨
الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت على	٢٣٤٦٣
مختلف المقاطعات في ذلك العام.	
إجمالي	———
زيادة نشأت عن إلحاق مقاطعة كيالة غلال بولاق	٦١٠٠٣١
بمقاطعة بحرين سنة ١١٦٣هـ/١٧٥٠م	١٩٥٠٦٤
إجمالي	
زيادة عن مضاف ١١٧٤هـ/١٧٦٠م	٨٠٥٠٩٥
	٣٢٢٠٥
ظل ذلك المبلغ الإجمالي يدفع سنوياً حتى قدوم الحملة	———
الفرنسية إلى مصر .	٨٣٧٣٠٠

هذا بخلاف ما كان على الملتزمين أن يدفعوه للخزينة السلطانية في مقابل تعيينهم في مناصبهم تحت بند (كشوفية كبير) وقد بلغ المطلوب عن ذلك سنة ١٠٩٠هـ/١٦٧٩م مبلغ ١٠٣٠٥٥ نصف فضة ارتفع سنة ١١٢١هـ/١٧٠٨ إلى ١٢٧٦٩٢ نصف فضة وظل يؤدى إلى نهاية القرن ١٨ إضافة إلى مبالغ تتراوح بين ٥٠٠٠٠ نصف فضة وبين ٥٨٠٥٧٩ نصف فضة تحت بند (كشوفية صغير) كانت تدفع لكل من يتولى منصب الباشا سنوياً وذلك في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي [1] .

وقد امتدت حدود تلك المقاطعة جغرافيا لتشتمل على ثلاثة قطاعات كان أولها (**قطاع بحر بولاق ومصر القديمة**) الذي يمتد من معادي الخبيري جنوبا إلى شمال بولاق ، وثانيهم كان(**مقاطعة الوجه القبلي**) الذي يمتد من معادي الخبيري شمالاً إلى أسوان جنوباً ،

---

[1] دار الوثائق القومية : – دفاتر أصول مال وأسكلها ومقاطعات تحت أرقام ٤١٤٠–٤١٤٢–٤١٤٨–٤٢٠٢–٤٢١٣–٤٢٣٤ وذلك لسنوات مختلفة وأرقام نوعية وعيون مختلفة تابعة للمخزن التركي رقم ١ .

– محكمة بولاق سجل ٣١لسنة ١٠٦٦هـ ق ٨٤٧، سجل ٦١لسنة ١١١٦هـ–١١٢٠هـ ق٢١٠.

وثالثهم تمثل في (**قطاع الوجه البحري**) الذي اشتمل على جـــهتين عبرت عنهما الوثائق بأنهما (**بحر رشيد وبحر دمياط**)[1] .

أما الرسوم الأساسية والتي تعني هذا البحث فقد تمثلت فيمــــا كــان يفرض على المراكب والقوارب بصفة سنوية من ضرائب تـــؤدى نقـدأ وتقدر على حسب سعة المركب وحالته ، وقد اطلقــت وثــائق المحــاكم الشرعية على تلك الضريبـــة تســميات مختلفــة مثــل (**الكتابة على المراكب**) كما أسمتها (**معلوم العقبة**) وعـرفتهــا وثــائق أخـرى بأنهــا (**عادة الندا**) وأنها (**عوايد القلوع**)[2] .

وكان رجال أوجاق عزبان هم الذين كانوا يحتكرون الالـــتزام بتلـك المقاطعةوتعليل تعدد المسميات لتلك الرسوم يعود إلى اتساع فترة البحث وتعدد الصياغات التي كانت تختلف من محكمة شرعية لأخرى ومن كاتب لآخر إلا أن الثابت أنها كانت أسماء متعددة لمسمى واحــد وإن اختلفـت قيمتها التي سكتت عنها الوثائق في معظم سنوات فـــترة الدراســة وإن باحت بها في بعضها الآخر .

وإذا تتبعنا الملتزمين بتلك المقاطعة فإن المصادر المبكـــرة للفـترة العثمانية قد رصدت اسم أول من التزم بها في العصر العثماني وظـروف

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة رشيد سجل ١١٢ لسنة ١١٢٠هـ-١١٢٢هـ ق٩٤١.
-محكمة البحيرة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢هـ-١١٠٤هـ ق ٢٠٧.
-محكمة بولاق سجل ٦١ق ٢٧٦٣، محكمة دمياط سجل ١٨١لسنة ١١٣-١١٢٦ق٣٢١
[2] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠هـ ق ٥٦-٨٣١-١٥٦٦ ، سجل ٥٠لسنة ١٠٧٠هـ ق ٧٠٢ ، سجل ٥٩لسنة ١١٠١هـ-١١٠٦هـ ق ٧٧١.
- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣ هـ - ١٠٥٦هـ ق ٤٠٢.

ذلك فيما ذكره ابن زنبل الرمال وابن إياس عن حادثة إشراف السلطان سليم الأول العثماني على الغرق عند نزوله من مركبه إلى المقياس عند مصر القديمة لولا أن تداركه الحاج عبد القادر الأعرج وكان يعمل ريسا للمركب التي استقلها السلطان سليم في رحلته من رشيد إلى القاهرة فقال له السلطان سليم : تمن على يا عبد القادر فرد الرجل : تمنيت أن أكون معرف البحرين ، فكتب له السلطان ما نقله ابن زنبل بقوله (**يأكلها إلى الممات من غير أن يحمل منها إلى الديوان شيئاً مطلقاً وأن يكون مسموع الكلمة وافر الحرية إلى أن يموت وأعطاه عطايا الملوك**)[1] ، ثم حازها ملتزمون مختلفون من رويسا المراكب وكذلك حازها أفراد عاديون وحرفيون وغيرهم وذلك حتى العقد التاسع من القرن ١٦ الميلادي الذي شهد دخول العسكر من أوجاقي متفرقة وجاويشان للالتزام بها ، ثم تعاقب عليها فئات مختلفة من مدنيين وعسكريين إلى أن تمكن أوجاق عزبان من السيطرة عليها حيث أدارها رجاله من بدايات القرن ١٧ الميلادي وحتى قدوم الحملة الفرنسية إلى مصر وإن شاركهم فيها لبعض الوقت منافسوهم من أوجاق مستحفظان (**إنكشارية**)[2].

---

[1] - ابن اياس : - المصدر السابق ج ٥ ص١٩١-١٩٢.
ابن زمبل الرمال - المصدر السابق ص١٤٩.

[2] . محسن على شومان - المرجع السابق ص٩٧-٩٨-٣٣٠-٣٣٥. الدمرداش - المصدر السابق ص١٨٠-١٨٨-٢١٨. الجبرتي - المصدر السابق ج١ ص٣٤٤.

وكان معرف البحرين في بدايات العصر العثماني هو نفســـه أميـــن البحرين بعد ذلك حيث اختلطت دلالة كلمة التعريف مع أمانة البحريـــن إذ أطلقت أيضاً على معاوني أمين البحرين أو على من كان يلزمــــهم مـــن باطنه في ناحية من النواحي التابعة له في نهر النيـــل والذيـــن كـــانوا بمقتضى ذلك يمارسون نفس اختصاصاته ويقومون بمسئولياتهم ولـــهم حق تحصيل الضرائب عن المراكب العاملة في نطاقهم لقاء مبالغ محـــددة يلتزمون بسدادها لأمين البحرين سنوياً ومن ذلك إلزام أميـــن البحريـــن لقطاع فرعي دمياط ورشيد عام ١١٠١هـ /١٦٨٩م لأحد المعرفين وقـــد نقلت إحدى الوثائق ما اتفق عليه أمين البحرين وذلك المعـــرف حيـــث جاء فيها ما يـــؤكد ما ذهبنـــا إليه ومنـــه (.. **أقام الحاج عطا الله المعرف المذكور الحاج يوسف بن الشهابي أحمد من طايفة عزبان مقام نفسه في تعاطي ذلك وفي قبض ما يتعلق به بالبحرين المذكورين في جميع السنة الخراجية المذكورة حكم الخالية على العادة من غير إحداث حادث ولا تجديد مظلمة ..**) وقد دفـــع ذلك الملتزم في مقابل ذلك ٢٢ ألف نصف فضة تحت بنـــد (**عقب بحر الشرق**) ومبلغ ٩ آلاف نصف فضة تحت بنـــد (**عقب بحر الغرب**) وتمثل رسوم التعقيب العوائد الرسمية التي عرفتها الوثائق على نحو مـــا أشرنا آنفاً بأنها (**معلوم العقبة**) [1].

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩لسنة ١١٠١هـ-١١٠٦ هـ ق١٧١.

كما التزم ثلاثة رجال هم حسن بن مبارك وولده الشمسي محمد والحاج رمضان شعبان بجهة تحصيل الرسوم على المراكب في بولاق (**الكتابة على المراكب ببولاق**) من باطن أمين البحرين نظير مبلغ ٣٠٠٠ نصف فضة[١] .

وبد هي أن التزام مثل هؤلاء المعرفين بسداد الضرائب عن جهات التزامهم كان يضمن لهم أرباحاً مجزية تمثل الفارق بين ما كان عليهم أداؤه لأمين البحرين باعتباره الملتزم الأصيل وما كانوا يجبونه من ضرائب وعوائد بصفة رسمية أو بغير ذلك ، وقد ظل الأمر على هذا النحو إلى أواخر القرن ١٧ الميلادي الذي شهد ظهور مصطلح (**أغوات الرسالة**) الذين كانوا يعملون في بدايات الأمر تحت إشراف أمين البحرين ورجاله من المعرفين لمتابعة عمليات نقل الحبوب من مناطق إنتاجها إلى الأنبار الشريفة في مصر القديمة حيث كانوا يصحبون المراكب العاملة في هذا الشأن[٢] ، لكنهم بدأوا في منافسة المعرفين في نشاطاتهم إلى أن تحول المعرفون إلى العمل تحت إشراف أغوات الرسالة بعد أن كان الأمر على عكس ذلك ورصدت الوثائق بعض أسماء هؤلاء المعرفين واصفة إياهم بأنهم(**المعرفين بباب أغاة الرسايل السلطانية**) وساعد على هذا التغير أن الجميع كانوا ينتمون إلى أوجاق

---

(١) SHA W:- op. Cit .p139
- Raymond : op. Cit.p629.
دار الوثائق القومية – محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠-١٠٥٦هـ ق ٨٣١-١٥٦٦.

(٢) دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق سجل ٥٩لسنة ١١٠١-١١٠٦هـ ق ٢-٧٧١ ، سجل ٥٨لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ ق٣٦٤-٣٦٦-٣٩٢-٤١٦.

واحد هو أوجاق عزبان الذي كان لرجاله الإشراف على الملاحة النيلية والرسالة والأنبار والالتزام بها[٣] .

كما أن طبيعة البنية الداخلية والتنظيمية وعلاقة عناصر الأوجاق بـه وانتماءهم القوي له كانت تستوعب مثل تلك التغيرات ، وقد مثل الالتزام بجهات مقاطعة (**البحرين والتعريف**) وما كان يجنيه القائمون على ذلك من المعرفين وغيرهم من الأرباح مورداً ضخماً لرجال أوجاق عزبان الذين احتكروا ذلك النشاط إلى أن نافسهم رجال أوجاق مستحفظان حيث شهدت سنوات العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي بداية ذلك على استحياء ولكنها سرعان ما اتسعت وارتقت إلى المشاركة ثم المنافسة لرجال أوجاق عزبان في تلك الالتزامات[٤] ، حيث تضمنت سجلات محكمة بولاق الشرعية على سبيل المثال اسم الزيني جلبي من طايفة مستحفظان ووصفته بأنه (**معرف السلطنة ببحر النيل**)[٥] .

وقد رصدت إحدى الوثائق المطلوب من الرسوم على المراكب والقوارب بحسب أحجامها وسعاتها وذلك حين اتفق كبار رجال الأوجاقين

---

(٣) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٥٨ السابق ق ١٥٦ ، سجل ٥٩ السابق ق٢٣٤-٢٨٤ .

(٤) -Raymond : op . cit .p629.. -SHAW:-op . cit p.139

القينالي – مجموع لطيف صـ ٥٦-٦٠

– أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق صـ ٢١٧-٢١٩-٤٣٨

– حسن أفندي الروزنامجي – المصدر السابق صـ ٢٢- ٣٥ .

(٥) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١لسنة ١١١٦، ١١٢٠ ق ٣٢٠-٢٠٨.

المتنافسين مستحفظان وعزبان على تنظيم العمل وإنهاء الصراع بينهما واقتسام المنافع التي تدرها عوائد المراكب فيما يؤكد ما ذهبنا إليه ، كما اتفقوا على رفع المغارم والحمايات الإضافية المفروضة على المراكب بما يعني أن ما اتفق عليه رجال الأوجاقين هو ما ينبغي أن يكون من الضرائب والرسوم لا ما هو كائن فعلاً الذي يبدوا أنه كان يفترق كثيراً عما افترضه ذلك الاتفاق .

على أن الدافع لتلك الإصلاحات الضرائبية في حقيقته لم يكن تحري العدالة أو بهدف التشجيع على الاستثمار أو التخفيف عن أعباء أولئك المستثمرين في الملاحة النيلية وإنما كان محاولة كل أوجاق التضييق على منافسه تمهيداً لانتزاع ما بيده من منافع وعلى ذلك لم ير هذا الاتفاق النور رغم كونه في حقيقته ليس سوى اتفاق على تقسيم المنافع والنفوذ وذلك لأن تنفيذه يعني ببساطة حرمان رجال الأوجاقات من عوائد ضخمة وهو الأمر الذي وأده قبل أن يشب ويتحقق .

أما ما قد حدده ذلك الاتفاق من الضرائب فقد كان على النحو التالي :-

كل مركب كبير عليه أن يدفع سنوياً عشرة دنانير زر محبوب[1] بما يساوي ١١٠٠ نصف فضة بسعر صرف الدينار الواحد مائة وعشرة أنصاف .

---

[1] زر محبوب هو عملة ذهبية سميت أحياناً بذلك الاسم وأحياناً بالمحبوب وأحياناً أخرى بالذهب المحبوب كما أطلق عليه المحبوب الإسلامبولي وعرف شطره بأنه نصف زر محبوب وكانت أسعار صرف العملات الذهبية تحدد بالعملة الرسمية التي تحصل بها الضرائب وهي الأنصاف الفضية والتي كانت تسمى أيضاً بالبارات ، وقد ذكر د. أحمد السعيد سليمان نقلاً عن علي مبارك أن تلك العملة قد استخدمت منذ بداية الحكم العثماني وحتى قدوم الحملة الفرنسية ولكن الوثائق سجلت أن أول تعامل بتلك العملة كان سنة ١١٤٦/١٧٣٣ كما تغيرت أسعار صرف العملات حسب ظروف مختلفة كانت تحكم أسعار الصرف إرتفاعاً وانخفاضاً .

-صمويل برنار – وصف مصر ج ١ ص ٦٧ وما بعدها ص ١٧٩-١٨٠

د. أحمد السعيد سليمان : – المرجع السابق ص ١٢٠

أ. كل مركب متوسطة الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير زر محبوب سنوياً بما يعدل ٦٦٠نصف فضة بنفس سعر الصرف .
ب. كل مركب صغير الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير بما يساوي ٤٤٠ نصف فضة .

وقد حددت الوثيقة آلية تنفيذ ذلك متمثلة في تخصيص رجلين من مستحفظان ومثلهما من عزبان لجباية الرسوم وعلى أن يختص رجال أوجاق عزبان بثلثي المتحصلات بينما يختص منافسوهم من مستحفظان بالثلث الباقي[٢] .

وقد قدر شو الضرائب المفروضة على حركة الملاحة في قطاع بولاق ومصر القديمة في السنوات من ١١٥٥هـ/١٧٤٢م إلى ١١٧٤هـ/١٧٦٠م على النحو التالي :
أ. المراكب ذات الأحجام الكبيرة عليها أن تدفع من ١٨٠٠ بارة إلى ٢٧٠٠ بارة طبقاً لسعتها .
ب. المراكب ذات الأحجام المتوسطة عليها أن تدفع من ٩٠٠إلى ١٣٥٠ بارة .
ت. المراكب ذات الأحجام الصغيرة عليها أن تدفع من ١٨٠إلى ٧٢٠ بارة .

واعتبر شو تلك الرسوم في مقابل الترخيص بالملاحة دون أن تشمل الرسوم المطلوبة[٣]عن التجارة والبضائع غير أن المبالغ المطلوبة عن المراكب والقوارب على اختلاف سعاتها قد وردت إجمالاً في وثيقة اتفاق أوجاقي مستحفظان وعزبان وكذلك فيما ذكره شودون أن تفصل تلك المبالغ الإجمالية وهو الأمر الذي أمدتنا به وثائق المحاكم الشرعية التي

-دار الوثائق القومية : -محكمة القسمة العسكرية سجل ١٣٨لسنة ١١٤٦ق١٣٨-٥٤٦ ، سجل ١٧٥لسنة ١١٧٧ق ٣٠٠-٥٨٣ ، سجل ٢٢٣ لسنة ١٢٠٨ق ١٣ -٦١-٨٧٧

(٢) دار الوثائق القومية : سجلات الديوان العالي سجل ١ ١١٥٤هـ/١١٥٧م ق٧٧٦

(٣) SHAW :- op . cit . pp 138-139 .

ب- عادة العنبر الشريف :-

كان لأمين الشون الموجودة بمصر القديمة والتي كانت تعرف بـأكثر مـن تسمية مثل (**العنبر الشريف**) و (**الشون السلطانية**) وكـذلك (**الأنبار الشريفة**) أن يستوفي الالتزامات العينية في شكل حبوب تـرد من الأقاليم وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه آنفاً لأمين الشـون ما يتقاضاه عن عادته في تلك السنة وهو مبلغ (**٩ أنصاف من الفضة عن السفن المعفاه**) والسفن المعفاة هي التي أعفيت من التكليف بنقـل حمولتين من مكان يحدده أمين الشون بالاشتراك مع أمين البحرين وأغـا أغاة الرسالة وذلك المبلغ نظير ذلك ، أما المراكب التي وفـت بتكليـف الرسالة المذكور ونقلت ما عليها بأجور مخفضة فكان عليـها أن تدفـع مبلغاً موازياً لما دفعته المراكب المعفاة ، على أن ذلك الرسم كان يرتفـع بشكل كبير على المراكب التي وفت بتكليف الرسـالة ثـم تعـاقدت مـع المسئولين لنقل كميات أخرى بأسعار النقل التجاري السـائدة فـي ذلـك الوقت ومثل تلك المراكب حدد الفرمان المطلوب عنها وهـو مبلـغ ٣٤ نصف فضة يدفعها أصحابها عن كل مرة ترد فيها بالحبوب إلى الشـون السلطانية عند اقتضاء الأجر من المسئولين عن ذلك[١] .

---

[١] دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٥٩لسنة ١١٠١هـ-١١٠٦هـ ق ١٩٠-١٩٢-١٩٣-١٩٤-٧٢٧-٧٢٨.

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠هـ-١١٦٨هـ ق ٨.

ج - عادة والي البحر بالوجه البحري :-

.. والي البحر أحد المعرفين أو الجاويشية أو الصوباشية [1] الذين كان عليهم الإشراف على الأمن العام في المجرى الملاحي في فرعي دمياط ورشيد ، وقد عرفت مصر هذا المنصب منذ سنوات القرن ١٦ الميلادي إلى أن نقل الجبرتي في تأريخه لأحداث سنة ١١١٩/١٧٠٧م ورود مرسوم بإبطال منصب والي البحر الذي كان بعين شاغلوه من رجال أوجاق عزبان ذلك في سادس صفر من شهور تلك السنة ، إلا أنه سرعان ما عاد ثانية [2].

ودلت إحدى الوثائق على ازدواج مسئوليات شاغلي هذا المنصب بحيث شملت إلى جانب المسئوليات الأمنية مسئوليات مالية من واقع التزامهم بجهات عملهم لأمناء البحرين لأغا أغوات الرسالة وذلك في وثيقة تضمنت بيورلديات بتعيين أحد الجاويشية في هذا المنصب جاء فيه (.. تعيين بخشي جاويش صوباشياً للبحر بالوجه البحري ، وذلك لتعاطي الجزية وحفظ البحر وردع النفوس ورعاية المسافرين) [3] .

وكلمة الجزية هنا إحدى مصطلحات ومترادفات الرسوم والضرائب مثلها مثل التعريف ومثل عادة الندا وغير ذلك مما أشرنا إليه آنفاً وفي حالات عدم التزام ولاة البحر وصوباشيته بالجهات التي كانوا يعملون بها كان أمنا البحرين ومن بعدهم من شاغلي منصب أغا أغوات الرسالة يفوضونهم في تقاضي الرسوم من المراكب العاملة في تلك الجهات

---

[1] الصوباشي هم من يعين لضبط أمور البلاد من قبل السلطان وقد اتسع مدلول الكلمة فأصبح لصاحبها تنفيذ أوامر الحكام والإشراف على رجال الأدراك والأمن .

-محمد على الأنسي : - الدراري اللامعات في منتخبات اللغات صـ ٣٣٩.

[2] الجبرتي : - المصدر السابق ج ١ صـ ٥٤-٥٥ ج٢ صـ ١٢٠-١٢١.

-دار الوثائق القومية :- محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠لسنة ٩٨٥هـ ق ٨٢ .

[3] دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠لسنة ٩٨٥هـ ق ٨٢.

لحسابهم وقد حدد لهم الفرمان الذي أصدره مصطفى باشا أن يتقـــاضوا ٧٣ نصفاً من الفضة وذلك من المراكب المعفاة من التكليف بالرسالة في الوجه البحري [١].

ج - عادة أوجاق عزبان :-

على الرغم من أن العوائد السابقة كانت لمصلحة رجال أوجاق عزبان إلا أن ذلك الرسم كان يحصل لمصلحة الأوجاق ككيان معنـــوي ليشكل جزءاً من الدخل العام لأوجاق عزبان شأنه شأن الحصص المقتطعة مـــن تركات المتوفين من رجال هذا الأوجاق ، وقد رصـدت إحـدى الوثـائق تفاصيل محاسبة تمت في ١٨ شوال سنة ١٠٠٥هـ /١٥٩٥م بين الأمير رجب أغا أمين الأنبار الشريفة وبين جماعة من الرويسا الذين الـــتزموا من باطنـــه بتحصيل تلك العـــادة لحساب أوجاق عزبان جاء فيـها (**أنه لا حق لهم ولا لأحد منهم ولا استحقاقاً ولا طلباً قبل الأمير رجب أغا المرقوم أعلاه بوجه من ساير الوجوه ولا بطرق مـن ساير الطرق الشرعية بسبب ما أقبضوه له وما تأدى قبضه منهم مـن العوايد العرفية والعادات القانونية الجاري بها العادة والقانون السلطاني عما يتعلق بتسليم كل مركب على عادتها المعلومة عندهم المعينة بينهم المشهورة وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مائة أردب من القمح ..**)[٢] .

---

[١] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق٨ .

[٢] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـ إلى ١٠٥٦هـ ق٤٠٢ .

وليس لدينا تفاصيل محددة عن تطور المطلوب لهذا الرسم قبل صدور فرمان مصطفى باشا فالشان في مثل تلك الرسوم أنها فرضت تحت وطأة ونفوذ جهات عسكرية أو أفراد من شاغلي المناصب الإدارية الإشرافية ثم تعارف الجميع عليها بمرور الوقت سواء دافعوها أو منتفعوها وتحولت إلى تسمية مناسبة لظروفها وهي كلمة (**العادة**) وقد أخذت تلك العادة بمضى الوقت وتقادم السنوات شكل الحق الثابت والعرف الدائم المستقر .

ويبدوا ذلك في ضوء ما أشارت إليه العديد من الوثائق تفسيراً مقبولاً وتعليلاً مناسباً لسكوت الوثائق المختلفة عن التفاصيل التدقيقة للمطلوب عن تلك العادة وتطوره ورغم أن بداية هذا الرسم كانت تخص المراكب السلطانية إلا أنها انتقلت لتشمل كل المراكب التي قامت بالعمل في هذا المجال من غير مراكب الرسالة وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه المبالغ المطلوبة عن (**عادة أوجاق عزبان**) في مبلغ ١٤٤ نصف فضة يدفعها لحساب الأوجاق أصحاب المراكب العاملة في نقل الحبوب بالأسعار العادية في غير تكليف الرسالة وذلك عن كل ١٠٠ أردب تحملها تلك المراكب [١] .

ولا يبدوا هذا المبلغ كبيراً قياساً إلى المدفوعات في القرن ١٦ و ١٧ الميلاديين إذ أخذنا في الاعتبار التضخم المتنامي وتراجع القوة الشوائية لأنصاف الفضة (**البارات**) في القرن ١٨ الميلادي[٢].

---

[١] دار الوثائق القومية : -محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٨٨ق ٨.

[٢] يوضح استقراء تطور أسعار صرف العملات الجنبية الذهبية (بندقي - بندقلي - جنزرلي - بوطاقة - طرلي - شريفي ..إلخ) مقارنة بالبارة أو النصف فضة وهي العملة الرسمية المحلية التي كانت تحصل لها الضرائب ; يوضح التراجع المستمر لقيمة البارة لمصلحة تلك العملات الذهبية وعلى سبيل المثال كان سعر البندقي وهو عملة ذهبية منسوبة إلى البندقية سنة

د ـ عادة مراكب العوض بالوجه القبلي :ـ

كان ذلك الرسم يحصل تحت بند (**توابع أغاة الرسالة**) ويعني ذلك أنه لحساب أغا أغوات الرسالة المشرف العام على عمليات نقل الالتزامات العينية من الحبوب ، أما مراكب العوض التي كان عليها أداء ذلك الرسم فهي المراكب التي كان يقوم باستئجارها بعض أصحاب المراكب لكي تنقل ما عجزت مراكبهم عن نقله من التكليف بالرسالة وذلك لكون هذه المراكب في حالة إعادة تأهيل وإصلاح أو لاستئثارهم بها عن تلك المهمة الثقيلة باستئجار مراكب قريبة من مناطق الإنتاج لتقوم بتلك المهام وبالتالي يختصر الوقت والمسافة وينتفع أصحاب مراكب العوض بأسعار النقل التجاري المتداولة بينما تتحقق للمراكب التي أعفاها ذلك من العمل فائدة في الوقت والجهد والمال وعلى ذلك كانت تلك الحالة تمثل فائدة ومصلحة كبيرة للطرفين .

وقد بلغ المطلوب من مراكب العوض ١٠٠ نصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بها حيث عبر البند المتضمن لها عن ذلك إذ

٩٤١هـ/١٥٣٥م يساوي ٦٥ نصف فضة ارتفع سنة ١٠٨٢هـ/١٦٧٠م إلى ٩٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٦ ./. وفي سنة ١١٢٣هـ /١٧١٠م بلغ ١١٥نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢١ ./. وبلغ سنة ١١٦٧هـ/١٧٥٢م مبلغ ١٦٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٣ ./. من آخر سعر صرف إلى أن بلغ سنة ١٢١٢هـ/١٧٩٨م إلى ٣٤٠نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢٦ ./. عن آخر سعر صرف له .

-أخذت أسعار الصرف المشار إليها من مواد مختلفة وعديدة في سجلات المحاكم الشرعية على اختلاف أنواعها وسنواتها .

جاء فيه (**عادة مراكب العوض بالوجه القبلي باسم توابع أغاة الرسالة تحت كلفة أغاة الرسالة في كل عوم**) وهي كما افاد البند تغطي كلفة أغا الرسالة الذي كان عليه أن يصطحب مركب العوض إلى أن يتم شحنها من مناطق الإنتاج ثم تفريغها في مصر القديمة [1] .

ذ ـ المطلوب عن قوارب الصيادين :ـ

خضعت قوارب الصيد لسلطة أمين البحرين ورجاله وكان على كل قارب أن يدفع مبلغ ٤٣ نصف فضة سنويا وفق ما حدده فرمان مصطفى باشا ، وأعفيت من سداد تلك الرسوم القوارب التي كان المعرفون ورجال أمين البحرين يستعينون بها في تحصيل العوائد والرسوم من أصحاب المراكب عند تفتيشها ، ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن إعفاء ستة من قوارب الصيد في ناحية دير الطين التابعة لمصر القديمة وقد صدر فرمان لكاشف ولاية الجيزية وأمين البحرين وزعيم مصر القديمة [2] والجوربجية بها وهم العناصر الإدارية

---

(1) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٨ .

(2) زعيم مصر القديمة هو أحد أغوات أوجاق مستحفظان المسئول عن الجانب الأمني في مصر القديمة ومعلة (زعيم بولاق) وقد ألحقت مصر القديمة وبولاق إدارياً بالقاهرة بصفة ثمانية عام ١١٤٣هـ /١٧٣٠م وبالتالي أصبحا تابعتين لزعيم القاهرة الذي كان يخضع بدوره لأغا أوجاق مستحفظان .

المسئولة عن الملاحة النيلية في قطاع مصر القديمة وبولاق يقضي بمنع فرض رسوم أو تحصيلها على تلك القوارب وقد حـــدد الفرمـــان ســـبب الإعفاء لتلك القوارب بقولـــه (**وذلك للمساعدة في تحصيل المال الميري ..**)[١] .

وقد ذكر استيف أن حق الصيد في النيل والبحيرات المهمة في مصـر قد قسم إلى قطاعات أربعة وهي :-

١-قطاع بولاق ومصر القديمة وسائر قنوات القاهرة وخلجانها

٢-قطاع بوغازي نهر النيل في فرعي دمياط ورشيد .

٣- قطاع الصيد في البحيرات التي تعقب فيضان النيل في القاهرة .

٤-قطاع جنوب الإسكندرية .

وقد أضاف إلى ذلك قطاع عاملته الخزينة السلطانية كمقاطعـــة مســـتقلة وهي (**مقاطعة بحيرة أسماك در بندر دمياط**) وإلى جانب الرســـوم المطلوبة على كل قارب كان ملتزمو تلك المقاطعات يتقاضون بعضاً مـــن أنواع الأسماك كسداد عيني بأسعـــار مخفضة تتراوح بيـــن ١٥، ٢٠./. من الأسعار الأصلية[٢].

-د. عبد الحميد حامد سليمان :- نظم إدارة الأمن في مصر العثمانية- بحث منشـــور ضمـــن أبحاث تاريخ مصر الاقتصادي ولاجتماعي في العصر العثماني- مجلة كلية الآداب جامعة القـاهرة سنة ١٩٩٢ صـــ ٦٠ .

[١] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ق ٨ ، سجل ١٠٤ للســـنة ١٠٨١هـــ-١٠٩١هـــ ق١٩١٠.

[٢] SHAẆ:- op. Cit. P139.

ز- عادة أغوات الحوالة والجاويشية :-

هي رسوم قدرت على المراكب والقوارب لمصلحة الجاويشية وأغوات الحوالة [1] ممن كان من أعمالهم متابعة استيفاء الشون السلطانية بمصر القديمة للحبوب المقدرة سنوياً وكذلك اصطحاب المراكب ومتابعة الشحن والتفريغ والكميات المنقولة وكذلك الإشراف على توصيل تلك الحبوب إلى الأقاليم والنواحي التي تحتاج إليها ليس في مصر وحدها وإنما في مختلف نواحي الدولة العثمانية ، وقد صدر فرمان مصطفى باشا المطلوب في ذلك في بند جاء فيه (ما هو عالق حوالة غلال ميري باسم تابع الوزير عن السفاين البراني) وقيمته ١٤٦ نصف عن كل مركب تدفعها المراكب والمتعاقدة لنقل الحبوب للشون السلطانية بأسعار النقل التجاري [2] .

---

[1] سبق التعريف بالجاويشية أما أغوات الحوالة فهم الجاويشية العاملون كحلقة اتصال بين الإدارة المركزية في القاهرة وبين الأجهزة الإدارية في الأقاليم لنقل المراسلات الإدارية والفرمان ، وقد عرفتهم بعض الوثائق بأنهم (أمناء الرسايل) ويرأسهم أحدهم ويعرف بصفة كتخدا الجاويشية .

-القيناني – المصدر السابق ص٣٥ .

[2] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابقق ٨ .

-محكمة البحيرة سجل ٢٩لسنة ١١٠٦ق١٣٩.

س – البراني [1] :ـ

قدره فرمان مصطفى باشا على جميـع المراكـب دون الأخـذ فـي الاعتبار اختلاف أحجامها وسعاتها وقد بلغ البراني وفق ذلك الفرمان ١٤ نصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بنقلها[2].

ش - عادة الكيالين واللواحين :ـ

ترتبت تلك العادة على المراكب العاملة في نقل الحبوب السلطانية إلى الشون بمصر القديمة وهي لحساب العاملين بتلك الشون مـن الكيـالين الذين يقومون بكيل الحبوب القادمة واللواحين هم الذين يقومون بتقليـب تلك الحبوب منعاً لتلفها مستخدمين ألواحاً من الخشب ، وقـد رصـدت إحدى الوثائق لسنة ١٠٤٨هـ/١٦٣٧م ما كانوا يحصلونه عن عوائدهم وهو مبلغ ٣ نقرة ديواني عن كل أردب بما يساوي ٣ أنصاف من الفضة عن كل ١٠٠ أردب للكيالين و ١٠ أنصاف عن كل ١٠٠أردب من القمح للواحين [3] واستمرت تلك العوائد تحصل لمصلحة الكيـالين واللواحيـن دون زيادة وفق ما أقره فرمان مصطفى باشا[4].

---

[1] البراني هو الضرائب الإضافية التي يجبيها الملتزمون مع المال الميري ولا تدخل في حسابه وإنما تحصل لمصلحة هؤلاء الملتزمين ومنها براني قديم وبراني جديد وقد شاع هذا المصطلح في العصـر العثماني في الفترات التي تراجعت فيها القبضة الإدارية وعجزت عن منع الملتزمين مـن فـرض زيادات غير قانونية ، وهي إحدى سلبيات نظام الالتزام كنظام ضرائبي .

– د. عبد الحميد حامد سليمان – الحمايات والمغارم صـ ٢٤٢-٢٤٣ .

[2] دار الوثائق القومية :– محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ق ٨ .

[3] النقرة هي دراهم من النحاس الخالي من الفضة .

[4] دار الوثائق القومية :– محكمة بولاق سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ–١٠٤٨ ق ١٠٤٨ .

– محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩السابق ق ٨ .

وقد رصدت بعض السجلات لعادة لم يشر إليها فرمان مصطفى باشا وعرفتها الوثائق بأنها (الهدية) وأشارت إليها عقود الاستئجار حيث كان تحديد الطرف الذي يقوم بها أمرًا لازمًا ومن ذلك على سبيل المثال ماء جاء في إحدى الوثائق على النحو التالي (**وأقر المستأجران أن عليهما القيام بالهدية الجاري بها العادة والحفظ والصون وعوم البحر يوسق السلامة والقيام بالأجرة سالمة سليمة ورضيا بها مسخرة مجفرة وعليهما دفع الصايل - المال الميري - وخدمة السلطنة**) ورغم أن هذه الوثيقة لم تفصح عن قيمة تلك الهدية ولا من يحصلها إلا أن وثيقة أخرى في سنوات تالية كانت أكثر إبانة وتوضيحًا حيث قالت (**عليه دفع الهدية وقدرها في كل طريق تحضر به المركب إلى مصر المحروسة ٦٠ نصفًا ..**) بما يعني أنها كانت لاتؤدي بصفة دورية وإنما تدفعها المراكب القادمة إلى بولاق ومصر القديمة بحمولات من جهات مختلفة بما يعني ضمنًا أنها كانت تؤخذ من المراكب الواردة من الأقاليم دون مراكب قطاع بولاق ومصر القديمة[1].

كما أشارت الوثائق إلى بعض ما كان على المراكب المتعاقدة لنقل الحبوب بأسعار النقل التجاري العادي في غير تكليف الرسالة أن تدفعه بشكل يختلف في تسميته عما ذكره فرمان مصطفى باشا وإن اتفق في مضمونه وتلك العوايد هي (**عوايد السكر - عوايد باب أغاة الرسايل - عوايد الغروبية**) وتشير العوائد الإضافية التي ذكرها فرمان

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣هـ-١٠٥٦ق٢٨٠-٤٨٠-٥٠٢ ، سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١٤٢ .

بنـد (**من مال الجروم وحماية المراكب**) [1] وذلك أن طائفة الجرومية ١ العاملين ببوغاز ثغر دمياط كان عليهم أن يدفعوا عن مراكبهم رسوما إلي قائد القلعة الشرقية في بوغاز دمياط وإلي كتخدا ثغر دمياط تحت أسماء (**تمكين البوغاز**) و (**الطعمة**) .

كما جاء في إجمالي المدفوعات عن طائفة الجرومية التي دفعها عنهم شيخ طائفتهم في سنة ١١٠٤ هـ / ١٦٩١ م مبلغ ٨٥،٠٠٠ نصف فضة تحت مسمي (**بدل الرسالة**) وذلك عوضا عن قيامهم بأداء تكاليف الرسالة التي أشرنا إليها غيرة مرة وجاء تفاصيل ذلك والجهات التي استوفته [2] علي النحو التالي : –

أ – جهة مولانا الوزير ٥٠،٠٠٠ نصف فضة
ب – جهة كتخدا الوزير ١٥،٠٠٠
جـ – جهة أغا الرسالة ١٠،٠٠٠
ء – باب أغاة الرسالة ١٥٠٠
هـ – أغاة الحوالة عن عادته ٣٥٠٠
و – لجهة وكيل خرج السلطنة ٣٠٠٠

---

[1] دار الوثائق القومية – محكمة القسمة العسكرية سجل ٧٠ لسنة ١٠٨٢ هـ – ١٠٨٤ هـ ق ٢٣٩ ، سجل ١١٠ لسنة ١٠٦٨ هـ ق ٤٥٤ ، سجل ١٥٠ لسنة ١١٠٢ ق ١٢٧

١ – الجروم مفردها جرم وهو قارب شراعي مسطح يستخدم أفراد طائفة الجرومية لتفريغ وتحميل المراكب الكبيرة التي يتهددها الجنوح عند دخول البوغاز فتظل في عرض البحر إلي أن يقوم الجرومية بعملهم .

– نيور – المرجع السابق ص ١٢٩ – ١٣١ – ١٤٥

- Vansleb :- op . cit . p 104

[2] دار الوثائق القومية – محكمة دمياط سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٤ هـ – ١١٠٦ هـ – ق ٤٢٦ – ٢٣٥ – ٥٠٠

ي – لجهة مولانا الافندي عن عادتـــه وعـــن برانـــي وخـــدم محكمـــة ومصاريف متعاقبه ٢٠٠٠ الاجمالي = ٨٥،٠٠٠

وحظي المطلوب عن طوائف الجرومية لكل جهة من الجهات بالثبـات باستثناء ما كان يتقاضاه القاضي الشرعي وأغوات الحوالـة إذ تعـرض للنقص وللزيادة [1] وقد فرضت ضريبة حماية علي ميناء المحلة الكبري المعروف باسم (مورده سمنود) في مقاطعة انشـئت حقيقـا لـهذا الغرض وعرفتها سجلات الروزنامه بأنها (مقاطعة مال حماية اسكلة محلة الكبري المعروفة بموردة سمنود) وذلك في سنة ١١٩٨ هـــ / ١٧٨٤ م وبمقتضاها حصلت رسوم علي المراكب العاملـة فـي ذلـك الميناء ودفع ملتزمه عن عوائده مبلغاً زهيدا للخزينة الســلطانية قـدره ١٠٠ بارة فقط [2] .

ويمثل ما عرضنا له من رسوم فرضها المتلزمون في دمياط والمحلة الكبري وغيرها نموذجا ومثالاً لما شاع في الموارد علي اختلاف أماكنها

---

[1] أغا الرسالة هو الأغا العامل بدمياط من قبل أغا الأغوات الذي عبرت عنه الوثيقة بأنه (باب أغاة الرسالة) أما أغوات الحوالة فهم الجاويشية العاملون في نقل الرسائل والاشراف علي نقـل الأمور الرسمية بين القاهرة ودمياط ، أما وكيل خرج السلطنة فهو المشرف علي تشهيل صادرات الحبوب والأرز والبارود وغيرها إلي الديوان العالي في استبول ، أما مولانا الأفندي فهو القاضي (الحاكم الشرعي بدمياط)

– دار الوثائق القومية – محكمة دمياط سجل ٢ لسنة ٩٧٢ ق ٢٨ ، سـجل ٣١ لسـنة ١٠٠٠ هـ ق ٥٢٥ سجل ٩١ لسنة ١٠٩٤ هـ – ١٠٩٥ هـ ق ٧١ القيناني – المصدر السابق ص ٦

[2] د . محسن علي شومان – المرجع السابق ص ١٤٨ – ١٤٩ .

وهو لكونه في معظمه رسوما تصح تسميتها بانها غير قانونية أو بغير علم الدولة وإن علم بها بعض أصحاب النفوذ فإنهم كانوا يستغلونها لمنافعهم ولفرض رسوم من قبلهم علي ملتزميها لمصلحتهم دون غيرهم ، كل ذلك ساهم إلي حد كبير في سكوت السجلات الرسمية ممثلة في سجلات المحاكم الشرعية ودفاتر الروزنامة عن تناول معظمها وما رصدته فيها فإنه جاء عرض وفي إطار ظروف معينة اضطرت القائمين عليها أو دافعيها إلي تسجيل ذلك في تلك السجلات أو الدفاتر .

٢ - الأعباء غير المباشرة :

لم تكن الأعباء المالية التي تناولناها فيما سبق على إختلافها وكثرتها هي نهاية المطاف وإنما عرفت حركة الملاحة النيلية أعباءً غير مباشرة تمثلت في المصادرة المؤقتة والعمل بلا أجر (**السخرة**) والعمل بأجور مخفضة متدنية (**الرسالة**) ثم فرض رسم (**مال حماية**) لمصلحة عناصر صاحب نفوذ من الإداريين والعسكريين وغيرهم وفيما يلي نتناول تفصيل ذلك :-

(أ) السخرة[1]:

ورد ذلك المصطلح في العديد من الوثائق دون تفصيل أو شرح لمدلوله ومن ذلك ما عبرت عنه إحدى الوثائق التي تضمنت عقد استئجار أحد المراكب واشترط فيه المؤجر ما يلي (**وعلى المستأجر المذكور**

---

(1) ذكر الزمخشري في مادة سخر أن من استعمالاتها وصف من يستعملهم السلطان بغير أجر وذلك بأنهم (سُخرةٌ السلطان يتسخرهم) وذكر الرازي في تفسير قوله تعالى ل(يتخذ بعضهم بعضاً سخريا) أن (سخره) كلفه عملاً بلا أجرة وكذا تسخره ..

- الزمخشري – قاموس أساس البلاغة صـ ٢٠٥ .

الرازي – قاموس مختار الصحاح صـ ٢٩٠

القيام بخدمة السلطنة الشريفة وما يأتي على المركب المذكور من التسخير والتجفير في المدة المرقومة ، وعليه القيام بما على المركب المرقوم من حمل ورسالة وسخرة وغير ذلك)[1] لكن تتبع وثائق المحاكم الشرعية عبر فترة البحث أثبت أن المراكب والقوارب كانت تتقاضى أجوراً عن قيامها بأعمال الخدمة العامة مثل نقل الحبوب والجنود والمهمات السلطانية وكانت تلك الأجور مناسبة على غير ما كانت عليه عند التكليف بنقل الحبوب ضمن الرسالة المقررة [2] ويجعلنا ذلك نعتبر أعمال السخرة كانت بمثابة تكاليف قصيرة الأمد والأثر تلجأ إليها الأجهزة الإدارية في حالات طارئة .

(**ب**) **الرسالة :-**

اشتقت الرسالة اسمها من الرسائل التي كان يحملها رويسا المراكب عند توجههم إلى جهات إنتاج الحبوب والتي تحدد اسم الملتزم والكمية المقررة لحمولة السفن واسم الجاويش أو الأغا المصاحب لذلك [3] ، ورغم أن قانون نامة مصر قد افترض على أمين الشون تجهيز المراكب الكافية لنقل الحبوب المقررة (**المراكب السلطانية**) ورغم أن البدايات الحقيقية لنظام تكليف الراكب بنقل الحبوب المعروف بالرسالة غير

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣هـ-١٠٥٦هـ ق٣٧-٢٨٠.

[2] دار الوثائق القومية : -محكمة بولاق سجل ٣١لسنة ١٠٢٦هـ ق٨٤٧، سجل ٤٥لسنة ١٠٥٠ق ١١٤٦ .

[3] د. أحمد فؤاد متولي -قانون نامة مصر ص٤٨-٥١ .

معروفة لنا بشكل قاطع إلا أن وثائق محكمة دمياط الشرعية عن سنة ٩٨٥هـ/١٥٧٦م رصدت بيورلديا أصدره مسيح باشا في غرة جمادي الأولى من تلك السنة إلى الجهاز الإداري في دمياط ورشيد بخصوص تجهيز المراكب لأداء التكليف بنقل حبوب الرسالة وجاء فيه (.. ليس بخاف عنهم ما جرت به العادة من إحضار المراكب من الثغر إلى الديار المصرية ليكتب رسايلها من الشون الشريفة ويجهز إحضار الغلال فيتقدمون بسرعة لتجهيز المراكب للديار المصرية بالسرعة والتعجيل ، وكل من عاند في ذلك أو حمى مركباً من الحضور لأجل غلال السلطان فلا يلومن إلا نفسه ..)[١] .

ويستفاد من ذلك أن هذا النظام كان معمولاً به قبل إصدار هذا البيورلدي بفترة مناسبة بما يعني القصور المبكر للمراكب السلطانية عن القيام بذلك ، كما يستفاد أمراً هاماً آخر هو أن ذلك التكليف كان عبئاً يتهرب منه أصحاب المراكب ويصطنعون لذلك الحيلة والوسيلة وربما كانت تلك الحيل والوسائل أحد المداخل الهامة لنشوء الحمايات وتراجع الضبط الإداري الذي بدا خطره جلياً في القرن ١٧ الميلادي ثم استغلظ فاستوحش في القرن ١٨ الميلادي بشكل أسهم إسهاماً بالغاً في رسم خريطة الصراع السياسي والتراجع الإداري والظلم الاجتماعي في ذلك القرن .

ورغم أن أجهزة المراكب العاملة في حالة التكليف بالرسالة وفق ما افترضه قانون نامة مصر كانت مناسبة إلا أن تغير الأمور بدرجة تحولت معها تلك المهمة إلى عبء ثقيل يرجع في تقديرنا إلى الاختلال الناشئ عن آلية الالتزام التي أدير بها هذا النشاط وذلك لأن أمين البحرين كان يلتزم بنقل الكميات الباقية نظير أسعار النقل التجاري الرائجة وبالتالي

---

(١) دار الوثائق القومية :- محكمة دمياط سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥هـ ق ٢٦١ .

كان هامش ربحه وعوائده من ذلك على حساب الأسعار الحقيقية وعلى حساب رويسا المراكب وأصحابها [1]، ثم بدأت دورة أخرى من دورات نظام الالتزام في إدارة عمليات نقل الحبوب وهي الالتزام من الباطن والتي أدت إلى ارتفاع نسبة عوائد الملتزمين الأصلاء وملتزمي الباطن وذلك على حساب ما يتقاضاه رويسا المراكب وأصحابها من أجور بشكل أدى إلى تهريبهم من ذلك العبء والغرم الكبيرين مما اضطر الجهات الإدارية إلى تشديد القبضة على ذلك وتحديد حمولتين من أماكن مختلفة على كل مركب بصفة موسمية سنوية[2].

وقد وضعت الأجهزة الإدارية المسئولة عن ذلك تنظيماً لعمل المراكب راعى البعد الجغرافي بحيث كان على المراكب العاملةفي فرعي دمياط ورشيد من نهر النيل أن تقوم بنقل الحبوب من أقاليم شمال الصعيد مثل بني سويف والمنيا والبهنساوية على أن تختص المراكب القادمة من أقصى شمال النيل في دمياط بنقل الحبوب المنتجة في بني سويف بينما كان على المراكب القادمة من نواحي إقليمي الغربية والدقهلية أن تنقل حبوب المنيا ثم كان على المراكب العاملة في النطاق الأقرب من فرعي دمياط ورشيد أن تتجه إلى الأقاليم الأبعد من شمال صعيد مصر بينما كان على مراكب مصر القديمة وبولاق العاملة في نطاقهما الجغرافي أن تنقل

---

[1] دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٣٠لسنة ١٠٢٤ق٧٦٦، سجل ٣١لسنة ١٠٢٦هـ ق٨٤٧ سجل ٤٥لسنة ١٠٥٠هـق٨٣١-١٧٨٩ ، سجل ٥٩ لسنة ١١٠٣-١١٠٦ق ١٩٠-١٩٣-١٩٤-٢٣٥-٥٨٩-٧٤٩ .

-محكمة دمياط سجل ٨٠لسنة ١٠٤٥ق ٤٣٠-٤٤١ .

-محكمة مصر القديمة سجل ٩٣لسنة ٩٧٨هـ-٩٨٠هـ ق ٢١٥ .

[2] دار الوثائق القومية :-محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣هـ-١٠٥٦هـ ق ٣٧-٣٠٣-٤٠٢-٤٦٨-٤٨٠-٥١٠ ، سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق١٤٢-٦٤٩-٨٥١-١٣٧٧-١٣٢٨-٢٣٢٨ .

ما عليها من نواحي وسط وجنوب صعيد مصر مثل منفلوط وجرجا وقنـا وسوهاج [1] .

ثم اضطرت الأجهزة الإدارية لتشديد القبضة على ذلك وجعـل حشـد المراكب للوفاء بتلك المهمة ضرورة قصوى وذلـك باتخـاذ إجـراءات وتدابير تمنع المراكب من العمل في النقل على اختلاف أنواعه ولا تمكنها من ذلك إلا بعد أداء ما حدد عليها من تكاليف بالرسالة ، وأصبحت تلـك المهمة في صدر أولويات ومسئوليات الأجهزة الإدارية في الأقاليم وأمناء الشون والبحرين ومن معهما [2] .

وقد اضطرت الأجهزة الإدارية إلى معاقبة من تخلف عـن أداء هـذه الأعباء ببيع مركبه أو عدد من القراريط يفي بما تأخر عليه بحيث لم تكن المسئولية تسقط في أداء هذا التكليف عن أي مركب إلا بغرقها أو كسرها وإثبات ذلك بشكل رسمي وأصبحت المراكب والقوارب هي العين الضامنة وليس أصحابها لما عليها من أعباء في شأن التكليف بالرسالة [3]، ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق التي جـاء فيـها (قام الرايس سلامة السقيلي بثغر دمياط بإسقاط حق المراكب البنواني الخلي من العدة والآلة المعلومين شرعاً لجهة الميري وذلك نظير ما عليه من

[1] دار الوثائق القومية – محكمة رشيد سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥هـ ق ٣٥٥-٧٦٩: ٧٧٠-١٠٦٤ .

[2] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط سجل ١٤٩ لسنة ١١٠١ ق٥٠١ :

–محكمة الدقهلية سجل ٢١ لسنة ١١٣١ق ٤٦.

–الدمرداش – المصدر السابق صـ ٢٠٤ .

[3] دار الوثائق القومية : – محكمة دمياط سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٨ ق ٢٤٦ .

الغلال الحب لجهة العنبر المرقوم أعلاه المقرر بدفتر المقاطعة بالديوان الشريف)

كما رصدت وثيقة اخرى ضمانة (**يوسف جوربجي عزبان المتحدث على حطب مطبخ الديوان**) لاثنين من رويسا المراكب في وفائـــهم بما تأخر عليهم من نقل الحبوب في تكليف رسالة عام ســـابق [1]، لـم يقوما بأدائه ولم تفلح تلك الإجراءات في ضبط تلك العملية مما اضطـر عبد الرحمن باشا سنة ١٠٨٩هـــ/١٦٧٩م لإصـدار بيورلـدي إلـى المسئولين عن الرسالة السلطانية والمعرفين وغـيرهم مـن الأجـهزة الإدارية جاء فيـــه **(أن كل من كان له مركب وعليه شيء من الغلال لجهة الميري فتباع بقيمتة ويشتري بثمنها غلال ويدفع عنه لجهة الميري)** [2].

وإزاء ذلك أصبح من الشائع في عقود بيع واستئجار المراكب تحديـد وفاء المركب المبيع بتكاليف الرسالة السابقة من عدمه وكذلـك تحديـد مسئولية التكليف بالرسالة في وثائق الاستئجار ومن ذلك مـــا رصدتــه إحدى الوثائق المتضمنة لاستئجار مركب وقد جاء فيها ما يلـي **(على أن المركب المذكور معاف خالصاً من الرسالة وتوابعها ما عدا عوايد القلوع وعلى أنه إن حمل المستأجر المذكور على**

---

[1] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق ٨٤، ٦٤٩-٨٥١-١٩٧٦-١٩٨٢.

- محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢-١٠٥٣هـ ق ٢٤٦ .

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة السجل السابق ق ٢٣٨٠.

المركب من غلال الرسالة في المدة المذكورة فيحاسبه بأجرة ما حمله حكم البراني ..) بينما التزم مستأجر آخـــر بمسـئوليته عـــن الرسالة وكافة الأعباء التي تترتب على العين المؤجرة حيث أقر بما يلــي **(على المستأجر المرقوم القيام بما على المركب المرقوم من حمل وسخرة ورسالة وغيره ..)** بينما سجلت وثيقة بيع مركب اشكيف مسئولية البائعين عن المتأخرات المركب من الرسالة إن ظهرت أو طالبت بها الأجهزة الإدارية المعنية بذلك **(جميع ما يظهر على المركب من الرسالة المنكسرة لجهة العنبر فهي على البائعين ..)** [١]

ورغم أن وثيقة رصدت تقديم الأجهزة الإدارية لإعانات عينية إلى جـانب الأجر الرمزي للمراكب العاملة في نقل حبوب الرسالة إلا أن تلك الوثيقـة تبدو فريدة لم نحصـل على ما يشبهها أو ما يعضـدها حيـث جاء فيها **(أنهم تسلموا أجورهم ومعها الخبزة والمش على العادة)** وقـد بلغت المراكب المطلوبة للرسالة من فرع رشيد سنة ١١٢٠هـ/١٧٠٧م ٥٨ مركباً وبلغ إجمالي أجورها النقدية والعينية ١٤٥٠٠ نصفاً بمتوسط قدره ٢٥٠ نصفاً للمركب الواحد [٢] .

ويمثل ذلك أجراً بالغ الضآلة إذا وضعنا في الاعتبار المسـافة التـي تقطعها تلك المراكب ذهاباً وإياباً وقيم الأنصاف الفضية الشرائية آنذاك ، وليس من شك أن هذا التدني في أسعار النقل يمثل مشكلة كانت تـــزداد

---

[١] دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١لسنة ١١١٦-١١٢٠ ق٣٢١ .

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١٩٨٢ .

[٢] دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠لسنة ١٠٥٣هـ-١٠٥٦هـــ ق ٣٧-٢٨٠.

اتساعاً مع مرور الزمن وذلك الاتساع الناشيء عن ثبات أجور النقل في الرسالة والتراجع المستمر في أسعار صرف العملات وبالتالي انخفاض القيم الشرائية لأنصاف الفضة المتعامل بها في مثل هذا الشان وبدهي أن ذلك يؤثر تأثيراً واضحاً على قيم البيوع والاستئجار وقد تضمنت إحدى الوثائق حالة اشترط فيها المستأجرون على مالك المركب شروطاً جاء فيها (متى كتب القارب المذكور للرسالة السلطانية في مدة التواجر المرقومة يقتطع للمستأجرين المذكورين عن كل ١٠٠أردب عشرة قروش ..) وبحساب حمولة المركب ونسبة المستقطع إلى إيجار المركب عن مدة عام كامل وهو مبلغ ٦٠٠٠ نصف فضة يتضح أن ما يستقطع بدلاً من التكاليف بأداء نقل حبوب الرسالة هو مبلغ ٣٥٠ نصف فضة بنسبة مئوية قدرها ٥,٨٣./. من قيمة الإيجار وذلك سنة ١٠٨٣هـ/١٦٧١م [1] ، مع الأخذ في الاعتبار ما يدفع من أجور للنقل في الرسالة ورغم ذلك فإن تلك النسبة ارتفعت حوالي أربعة أضعاف ذلك في سنة ١١١٨هـ/١٧٠٥م حينما سجلت وثيقة في هذا التاريخ أن للمستأجر أن يستقطع مبلغ ٤ آلاف نصف من إجمالي إيجار المركب وقدره ٢٠ألف نصف بنسبة مئوية تساوي ٢٠./. من قيمة إيجار المركب ، غير أن وثيقة أخرى في نفس التاريخ رصدت الفارق بين أسعار النقل المخفضة في ظل التكليف بالرسالة وأجور النقل التجاري بما يساوي نسبة ٣٠./. أقل من قيمة أجور النقل التجاري[2].

غاية القول من ذلك أن عبء التكليف بنقل حبوب الرسالة كان ناشئاً عن تضاؤل قيمة الأجور في تلك الحالة قياساً إلى الأجور الحقيقية ،

---

[1] دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق ١٤٢ .

[2] دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١لسنة ١١١٦هـ-١١٢٠هـ ق ٢٣٧-

والمشكلة أن هذا الفارق كان يتسع عاماً بعد آخر متزامنـــاً مـــع حالـــة التراجع في مختلف الأصعدة .

وفيما يلي جدول يوضح تطور أجر نقل الأردب الواحد من القمح في ظـل التكليف بالرسالة عبر سنوات مختلفة ومن جهات مختلفة[1]:-

السنة هجرية	ميناء الشحن	ميناء التفريغ	أجـــر النقـــل
٩٦٧	البهنساوية	مصر القديمة	٢,٥٠ فضة
١٠٨١	محلة أبو علي	" "	٤ نصف فضة
١٠٩٧	جرجـــا	بولاق	٤,٥ " "
١١٠١	البهنساوية	مصر القديمة	٤,٥ " "
١١١٦	جرجـــا	" "	٤,٥ " "
١١٢٠	منفلـــوط	" "	٤ " "
١١٥٥	جرجـــا	" "	٥ " "
١١٥٥	منفلـــوط	" "	٤ " "
١١٥٥	المنـــيا	" "	٤ " "
١١٥٥	البهنســـا	" "	٣ " "
١١٥٦	جرجـــا	" "	١٢ " "
١١٥٦	منفلـــوط	" "	٩ " "
١١٥٦	المنـــيا	" "	٧ " "
١١٥٦	البهنســـا	" "	٥ " "

---

[1] دار الوثائق القومية :- - محكمة بولاق سجل ٦ لسنة ٩٦٧هـ-٩٦٨ هـ ق ١٨ سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧هـ-١٠٩٩هـ ق ٤١٦ سجل ٦١لسنة ١١١٦-١١٢٠هـ ق ٦٢٨ .سجل ٧٢ لسنة ١١١٦-١١١٧ هـ ق ٤١٦ .

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق ٨٤٠

- سجل الديوان العالي رقم ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ٦٥٠.

وبنظرة بسيطة إلى تلك الأسعار التي كانت لا تعبأ بمضى السنوات وتغير قيم العملات يتضح المدى الذى شكلته من الغرامة وهي إذ قورنت بنسب تغيير أسعار صرف العملات التي أشرنا إليها غير مرة والتي نشأت عن تراجع القيم الحقيقية للأنصاف الفضية وهي العملة الرسمية لاتضح مدى كون الرسالة وأعبائها قد أصبحت عبئاً وكابوساً يؤرق حركة الملاحة والقائمين عليها .

وترصد إحدى الوثائق رد فعل عنيف لجأ إليه أصحاب المراكب في بعض الأحيان تجاه المكلفين من أغوات الرسالة بالتجول في نهر النيل لتسجيل المراكب ، وذلك حين تصدى أهالي قرية منية الخولي عبد الله التابعة آنذاك لإقليم الدقهلية لإبراهيم أغا الرسايل ورجاله حينما قصد بلدهم لتسجيل ثلاثة مراكب مغفلة يمتلكها بعض أفراد هذه القرية في دفاتر الرسالة حيث احتشد أهالي القرية وقاموا بضربهم وطردهم [1]، كما قام أحد أتباع حبيب الدجوي بذبح أحد المعرفين قبالة بولاق حينما كتب إحدى مراكب سيده في الرسالة [2] .

بقيت الإشارة إلى تزايد وتنامي مشاكل نقل الحبوب إلى الشون السلطانية (الأنبار الشريفة) في مصر القديمة مع تراجع دور المراكب

---

[1] دار الوثائق القومية :- محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢، ١٠٥٣ ق ٣٠.

[2] سكن حبيب وأولاده في قرية دجوة على الضفة الشرقية من فرع دمياط في ولاية القليوبية وتجمعت حولهم ومعهم عناصر مختلفة من العربان وغيرهم وعرفوا جميعاً باسم عربان الجبالية ولعبوا دوراً بالغ الأهمية في الصراعات بين البيوت المملوكية في القرن ١٨ وأصابوا جانباً كبيراً من النفوذ وشهدت مسيرتهم انتصارات وانتكاسات ولكنهم على الإجمال كانوا مراكز قوة ونفوذ في تلك الفترة :-

لمزيد من التفاصيل يرجع إلى :- د. عبد الحميد حامد سليمان- عربان الجبالية والمماليك القاسمية - نموذج تفسيري لعلاقة القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ - مكتبة كلية الآداب جامعة القاهرة - مجلد ٥٥ - عدد ٢ سنة ١٩٩٥هـ - ص٣١٣-٣٤٣

الرسمية (**مواكب السلطنة**) واتساع التكليف بالرسالة بحيث أصبح تطور وضعية وظروف هذه المشكلة ووسائل معالجتها يعكس الظروف والمناخ السياسي والإداري في مصر العثمانية في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلاديين .

وقد ذكر القينالي عدد المراكب الخاضعة لتكليف النقل بالرسالة في سنة ١١٢٧هـ/١٧٠٩م فجاء عددها ١٥٠مركباً [١] ولاشك أن هذا العدد يوضح التأثير الجلي لفشل نظام إدارة نقل الحبوب إلى الشون بمصر القديمة رغم أن هذا العدد تم تدبيره في ظروف استثنائية جاءت إثر استفحال مشاكل التكليف بالرسالة بشكل كادت معه حركة نقل الحبوب أن تتوقف تماماً واضطر الباشا إلى استنفار كل الجهود التي نجحت في تدبير هذا العدد المشار إليه ، وكان هذا السيناريو معداً للتكرار كثيراً وسببه الرئيسي تمثل في ضآلة أجور نقل الحبوب التي تدفعها الخزينة السلطانية لمراكب الرسالة بالمقارنة بأسعار النقل التجاري وتزامن ذلك مع تراجع الدولة العثمانية في مصر لحساب العناصر المحلية من عسكريين ومماليك

وإزاء تفاقم المشكلة اضطر الديوان العالي إلى زيادة أسعار نقل الحبوب المحددة للرسالة بنسبة تقترب من ١٠٦./. من أسعار النقل القديمة وذلك سنة ١١٥٦هـ/١٧٤٢م [٢] ، ورغم أن هذه الزيادة كانت ذات آثار إيجابية إلا أنها لم تحل دون استمرار المشكلة .

ج - الحمايات :-

يعني مصطلح الحمايات ما كان يفرضه رجال الأوجاقات العسكرية المختلفة وخصوصاً أو أوجاقي عزبان ومستحفظان وبعض أصحاب النفوذ من الأمراء المماليك وغيرهم من رسوم على مختلف الأنشطة الاقتصادية والإدارية والحرفية لمصلحتهم الشخصية من واقع نفوذهم

---

[١] القينالي :- المصدر السابق ص ٥٩-٦٠

[٢] دار الوثائق القومية -سجلات الديوان العالي سجل ١ السنة ١١٥٤هـ/١١٥٧هـ ق ٣٥٠

وقد أجمل الملواني [1] الجهات الرئيسية التي مارست فرض الحمايات والمغارم على حركة الملاحة النيلية بقوله في رصده لأحداث سنة ١١٠٣هـ/١٦٩٢م بقوله (في ٢٣ من شوال أبطل كوجك محمد المذكور الحمايات بمصر باتفاق السبع بلكات فأبطلوا جميع ما يتعلق بالعزب والينكجرية من الحمايات بدمياط ورشيد وغيرها وكتب بذلك بيورلدي ونزل به اغا من طائفة الباشا وباش جاويش مستحفظان وجاويش من العزب وأشهروا الندا بمصر في الشوارع والأسواق بإبطال الحمايات ..) ، ويتفق الملواني بذلك مع ما رصدته الوثائق من أن رجال أوجاق عزبان ومعهم من شاركهم من رجال أوجاق مستحفظان في المناصب المتعلقة بالملاحة النيلية كالرسالة وأمانة البحرين ونظارة الشون ومن في معيتهم من الجاويشية والمعرفين وغيرهم قد شاركوا في فرض حماياتهم من واقع نفوذهم على العديد من المراكب والقوارب واستثنائها من الكثير من الأعباء والرسوم فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية على الغير .

غير أن البعض ممن كانوا يستثمرون في المراكب والقوارب من تلك العناصر سواء بالتملك أو المشاركة كانوا يعفون مراكبهم من الكثير من الأعباء والتكاليف فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية للممتلكات الشخصية ومن ذلك ضمان الأمير إبراهيم جوربجي عزبان كتخدا حملة

---

[1] الملواني – المصدر السابق صـ ٢١٢ .

الغلال ببولاق وشريكه الأمير محمد أغا أمين البحرين لمن استأجر منهما بعض مراكبهم باستثناءها من (**الحماية من الرسالة والتعريف**) .

وعلى هذا النحو ضمن الشهابى أحمد بن محمد الشهير بالغوري من عزبان وكان معرفاً تابعاً لأغا الرسايل ومن أكبر المستثمرين فى المراكب لمن استأجر منه إحدى مراكبه ما يلى (**أن المركب المؤجرة محمية خالصة من الرسالة ومن الفرخت** ..) أي نقل الحبوب [1] .

وقد تفاقمت خطورة تلك المشكلة بشكل كادت معه حركة نقل حبوب الصعيد إلى مصر القديمة أن تتوقف تماماً وأصبح من الواضح أن حل تلك المشكلة لا يتم إلا باتفاق أوجاقي مستحفظان وعزبان على رفع حمايات المراكب المخصصة للرسالة وبعبارة أدق منع كل أوجاق لرجاله من فرض حمايتهم واستغلال نفوذهم في هذا الشأن .

وتمثل محاولات كوجك محمد الإصلاحية والتصدي لمخاطر المجاعة التى هددت القاهرة وكان من أسبابها حمايات العسكريين لمراكب الرسالة دليلاً واضحاً على ما ذهبنا إليه ، إلا أن إغتيال الرجل حين [2] كاد أن يحقق نجاحاً كبيراً في مهمته يمثل معنى أعمق غوراً وهو أن ظاهرة الحمايات أصبحت أكبر وأخطر من أن يتصدى لها فرد مهما حسنت نيته ومهما بدا من قبول الأوجاقيين لمساعيه وذلك لأن المسألة أصبحت تمثل

---

(1) دار الوثائق القومية : – محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ ، سجل ٦١لسنة ١١١٦-١١٢٠هـ ق ٢٣٤-٢٣٧ .

(2) أحمد شلبي بن عبد المغني : – المصدر السابق ص ١٨٧-١٨٨-١٨٩-١٩٠-١٩١.

– د. عمر عبد العزيز – تاريخ المشرق العربي – الناشر دار المعرفة الجامعية – الإسكندرية ص ١٤٠-١٤٢ .

أحد عوامل البقاء في حلبة الصراع على النفوذ لكل فريق وبالتالي فليس من السهل عليه أن يتنازل عنها بما تدره على أفراده وأتباعه من عوائد ضخمة يصطنع بها الأتباع ويمتلك أسباب القوة والنفوذ ، وفي ذلك تعليل وتفسير قوي للنكوص السريع والمتكرر للأوجاقات عن الوعود برفع المظالم والحمايات ، وما فعله كوجك محمد سنة ١١٠٥هـ/١٦٩٢ م هو ما اشترطه بعبارة واضحة (ألا يقارش أحد سفاين الرسالة وألا يعارضه أحد من الأوجاقات السبعة ..) .

ويتناول القينالي ذلك بلغة أكثر وضوحاً وتحديداً فيقول (خلع عليه قفطان وفرمان بإبطال حمايات المراكب ونزل جمع المعرفين وكتبا الرسالة والرويسا وحرر المراكب وقطع تذاكر باسم الريس والعزب والمحل الذي يوسق منه وسافرت كامل مراكب الرسالة ..)

وكانت النتيجة أن نجح في نقل كميات كبيرة من الحبوب بلغ حجمها ٨٠ ألف أردب في مدة ٤٠ يوماً[1] ، وهو ما كان ليتم على الإطلاق في حال رفض الأوجاقات له ، وما قبلت الأوجاقات ذلك إلا

---

[1] الدمرداش :- المصدر السابق صـ١٤٣-١٤٤ ، الملواني- المصدر السابق صـ٢١٢-٢٣٨-٢٤٣.

- القينالي - مجموع لطيف صـ٢٤-٥٦-٦٠-٦١-١٢٤-١٢٥ ، الدمرداش المصدر السابق صـ١٤٤-١٤٦

استجابة لضغوط الدولة العثمانية وفي إطار لعبة التوازنات بين المتنافسين المحليين وتلك الضغوط ، ولا تمثل محاولات كوجك محمد ومحمد بيك وعلي بيك الأرمني الناجحة إلا استثناءً في سنوات القرن ١٨ الميلادي التي شهدت تلك الظاهرة بما تعنيه من دلالات وما يصاحبها من تداعيات .

على أن الأمر لم يقتصر على الأوجاقات العسكرية وإنما مارسته عناصر محلية مثل عربان الحبايبة الذين استغلوا في ذلك قاعدتهم في دجوة وقراءتهم الجيدة للمناخ السياسي والقوى المتصارعة والتي بموجبها ربطوا أنفسهم بالتحالف مع الفريق الأكثر حظاً في صراع النفوذ والمصالح وهو المماليك الفقارية فانتفعوا بوجودهم ومارسوا نفوذاً كبيراً في ظل ذلك اضطروا لخوض حروبهم وتجرعوا معهم نتائج انتكاساتهم وبرز منهم حبيب وولديه سالم وسويلم ، وقد وصف صاحب أوضح الإشارات نفوذ سالم بن حبيب وما كان يفرضه على حركة الملاحة في فرعي دمياط ورشيد من عوائد بقوله (استولى على خفارة البرين ونفذت كلمته بالبلاد البحرية من بولاق إلى البوغازين وصارت المراكب والرويسا تحت حكمه وضرب عليها الضرائب والعوائد الشهرية والسنوية ..)[1] .

وقد طارده أعداؤه من القاسمية بزعامة اسماعيل بيك ابن ايواظ واستصدروا فرمانات أرسلوها إلى جميع الأقاليم تنبه على الأجهزة الإدارية على اختلاف مستوياتها بعدم إيواءه أو معاونته ومطاردته وتعزي ذلك إلى فساده ونهبه لأموال المسلمين وتخص منها مظالمه في نهر النيل التي كان يفرضها على السفن[2] .

---

[1] أحمد شلبي بن عبد الغني : - المصدر السابق صـ ١٨-٢١٣-٢١٤-٣٤٣-٣٧٦-٣٩٥-٥٥٤-٥٦١ .

[2] دار الوثائق القومية :- محكمة الدقهلية سجل ٢٤لسنة ١١٣٤-١١٣٧-ق ٣٨٣-٣٨٤

غير أن المناخ السياسي والصراع الدموي بين الفقارية والقاسمية ومصرع ابن إيواظ وعودة نفوذ الفقارية كان درعاً وقى الحماية أخطاراً ماحقة إذ سرعان ما عادوا إلى ما كانوا عليه ، وقد وصف الجبرتي ما كان يقوم به زعيمهم الجديد سويلم بن حبيب بقوله (أنشأ سويلم عدة مراكب تسمى الخرجات ولها شرفات وقلوع عظيمة وعليها رجال غلاظ شداد ، فإذا مرت بهم سفينة صاعدة أو صادرة أوقفوها وأخذوا منها ما أحبوه من حمل السفينة وبضائع التجار وإن تلكأوا ضيقوا عليهم وأخذوا أضعافاً ..)[1] ، ورغم الضربات المتتالية وما شهدته مسيرتهم من انتصارات وانتكاسات إلا أنهم ظلوا على نفوذهم حتى بدايات عهد محمد علي[2] .

ومن طرائف حمايات المراكب أن حريقاً أتى على بيت إبراهيم جوربجي عزبان وكان ملتزماً بمقاطعة أمانة البحرين فأرجع الناس سبب ذلك إلى أنه كتب ثلاثة مراكب كانت تدفع حمايتها لنفقات ضريح السيد البدوي القطب الصوفي المعروف وعرفها أحمد شلبي بن عبد الغني بأنها (ثلاثة مراكب حماية السيد أحمد البدوي) في التكليف بنقل حبوب الرسالة وأصبحت بذلك ضمن مراكب الرسالة وقد أرجع الناس سبب هذا الحريق إلى انتقام السماء للقطب الصوفي[3] .

---

(1) الجبرتي : - عجائب الآثار ج ١ صـ٣٩٢-٣٩٤

(2) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

د. عبد الحميد حامد سليمان - عزبان الحماية والمماليك والقاهرية صـ٣٩٢-٣٩٤.

(3) لأحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق صـ ٤٢٢-٤٢٣ .

وعلى الإجمال فإن رد الفعل الرسمي تجاه تلك الظاهرة اتسم بتناقض بيّن حيث اعترفت به وشاركت فيه حينما فرضت بدورها ضريبة (مال حماية) على جهات متعددة كان منها ما فرض على صيادي نهر النيل في بولاق ومصر القديمة وما فرض على ملتزمي ميناء المحلة الكبرى المعروف بموردة سمنود وما فرض على طائفة الجرومية تحت بند (مال حماية جريمهاي فروخت غلال) وغير ذلك[1]

أما الجانب الآخر من رد الفعل الرسمي فقد كان إصدار البيورلديات المتعددة برفع الحمايات والمظالم ، وقد أشرنا إلى بدايات مبكرة ليس للمشكلة فحسب وإنما لموقف الإدارة العثمانية في مصر من هذه المشكلة وذلك بالبيورلديات الذي صدر في أول جمادى الأول سنة ٩٨٥هـ/١٥٧٦م[2] .

ودون الدخول في تفاصيل وظروف وأسباب فرض الحمايات على المراكب وأسباب إلغائها وأسباب عودتها السريعة إذ أننا فيما عرضناه لم نرصد رصداً كاملاً ومتتابعاً لتلك الظاهرة بل مسسنا الأمر مساً حفيفاً ، فتتبع ذلك كله يعني رصد الصراع والمناخ السياسي في مصر العثمانية خصوصاً في القرنين ١٧، ١٨ الميلاديين حيث كان التنافس على المغانم والنفوذ بالسيطرة على جهات العوائد والرسوم وفرض الحمايات بما يعنيه استئثار فريق دون منافسه بعوائد أضخم وبالتالي حيازة نفوذ أكبر تدفع إلى المنافسة بالمشاركة فإن لم يكن فبالانتزاع الذي يعقبه الانتقام ثم التهاون وادعاء قبول الإصلاح ورفع المظالم ريثما تلتقط الأنفاس وتُستجمع القوى وبالتالي يكون النكوص السريع والعود إلى سابق العهد وكان ذلك في حقيقته سيناريو مكرراً وجد المناخ الملائم لوجوده في ظل تزايد نفوذ الأوجاقات العسكرية ثم اختراقها من قبل العناصر المحلية من

---

[1] د. عبد الحميد حامد سليمان – الحمايات والمغارم ص ٢٣٦:٢٤٠ .

[2] دار الوثائق القومية :- محكمة دمياط سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥هـ ق ٢٦١ .

المماليك وغيرهم انتهاء بالسيطرة على معظم المناصب الإدارية والعسكرية في مصر بحيث ضاعت سدى محاولات كل من أراد الإصلاح من الباشوات واضطر غيرهم إلى السكوت على ذلك الواقع على مظالمه وفساده[1]

ويمثل ما أورده أحمد شلبى بن عبد الغنى فى رصده لأحداث سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٥م نموذجاً لتردد وضعف الإدارة المركزية في القاهرة وعلي رأسها الباشا إزاء الحمايات علي المراكب وآثارها السلبية حيث ذكر أن يوم الأحد التاسع من محرم في تلك السنة قد شهد شكوي العلماء إلي الباشا من تأخر إرسال غلال الحرمين الشريفين التي كانت ترسل سنوياً لأهالي مكة والمدينة وذلك نتيجة للحمايات المفروضة علي المراكب التي أدت بدورها لعدم نقل الحبوب إلي الشون السلطانية في مصر القديمة من جهات إنتاجها فأصدر الباشا فرمانا برفع الحمايات عن المراكب حيث أعفت الحمايات مراكب الأغنياء فكانت تنقل الحبوب للتجار بأسعار النقل التجاري وأعقب ذلك إرتفاع أسعار الحبوب بشكل كبير ، علي حين لم تمتثل لتكاليف نقل الحبوب في الرسالة إلا مراكب الفقراء .

وكرد فعل لإلغاء الحمايات قام المنتفعون بها من المسئولين عن أمن بولاق بترك اللصوص الذين روعوا الأهالي وعمت الفوضى وإضطر

---

[1] شهدت سنوات ١١٠٥هـ/١٦٩٣م-١١٢١هـ/١٧٠٨م-١١٢٢هـ/١٧٠٩م-١١٣٧/١٧٢٣م-١١٤٩/١٧٣٥م أبرز محاولات رفع الحمايات عن المراكب في ظروف متشابهة لا تخرج عن كونها صراعات على المغانم والنفوذ بين أوجاق مستحفظان من جهة وأوجاق عزبان وباقي الأوجاقات من جهة أخرى غذتها زعامات من كبار رجال تلك الأوجاقات ، ولمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق صـ ١٨٠-١٨٧-١٨٨-٤٣٨-٤٤٢-٦١٤.

القيناني : – المصدر السابق صـ ٢٤-٥٦-٦٠-٨٢-٨٣-١٢٤-١٢٥ .

الباشا إزاء ذلك إلي إصدار فرمان جديد يسمح لهم بما حرموا منه من الحمايات[1] .

يبقي القول أن آثار الحمايات السلبية لم تمتد لتمثل إرهاقا لحركة الاستثمار في الملاحة النيلية أو ممارسة للفوضي والابتزاز وإنما زادت فكانت شريانا يمد الصراعات السياسية والعسكرية بالعوائد والأموال التي كانت تغذي تلك الصراعات وأولئك المتصارعين ثم تدير رؤسهم إليها لتكون هي بنفسها أحد ميادين ذلك الصراع بعد أن كانت سببا رئيسا من أسبابه .

- ٣ - **حالات الإعفاء :** .

رغم اتساع نطاق الرسوم والضرائب والأعباء المباشرة وغير المباشرة علي اختلاف وشمولها لقطاعات النشاط الملاحي المختلفة فإن بعض حالات الإعفاء قد تمتعت بها بعض عناصر حركة الملاحة النيلية ، وعلي حين أعفيت بصفة دائمة (مراكب السلطنة الشريفة) العاملة في أغراض نقل المهمات الرسمية من حبوب وجنود وغير ذلك فإن بعض الأنشطة المتعلقة بالملاحة النيلية قد شهد إعفاءات مماثلة معدية الجيزة التي كانت وقفا علي السادة الوفائية وعرفتها الوثائق بأنها (وحسة آل وفا) وذلك رغم اتساع عوائدها ، وسجلت بعض الوثائق احترام العناصر الإدارية وأصحاب النفوذ لهذا الإعفاء حتي إن كبار الأمرار ورجال الجهاز الإداري بما فيه أمير البحرين نفسه كانوا يدفعون أجور

---

[1] أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق ص ٦١٢ : ٦١٨ .

استخدامهم لتلك المعادي[1] ، كما أشارت إحدي وثائق محكمة المحلة الكبري إلي نموذج من المعادي التي تستخدم مجانا وبالتالي تعفي من سداد الضرائب أو غير ذلك و قد وصفته الوثيقة بقوله (**معدية سبيل ببحر طنيخ يعدي فيها كافة المسلمين المارين بالطرقات والمزارعين بالغيطان ...**) .

وقد أعفيت بعض القوارب والمراكب من دفع الرسوم والضرائب وغيرها من العوائد في مقابل استخدام تلك القوارب والمراكب من قبل المعرفين ورجالهم ومعاونيهم في موسم تحصيل الضرائب للتجوال في النيل لمتابعة وتنفيذ ذلك[2] علي أن قلة بل ندرت حالات الإعفاء التي رصدتها وثائق المحاكم الشرعية تبدو أمرا طبيعيا وغير مستغرب في ضوء السياسة الضرائبية التي أتبعتها الدولة العثمانية في مصر بوجه عام والداعية إلي إخضاع معظم النشاط الإنساني والإقتصادي لها كما أن الممارسة الضرائبية في واقع الأمر كانت تذهب في هذا الإتجاه إلي مدي أوسع علي نحو ما فصلنا قبل ذلك ...

غاية القول أن جهات عديدة ومتنوعة شاركت في حصيلة الرسوم والضرائب والعوائد عل حركة الملاحة النيلية ورغم اتساع وضمانة تلك المتحصلات إلا أن الخزينة السلطانية لم تستفد منها بالقدر الذي يتناسب مع تلك الزيادات بينما ذهبت تلك العوائد والمتحصلات إلي العناصر

---

[1] دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ - ١٠٦٤ ق ٩٤ - ٢٦٩، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ - ١٠٩١ هـ ق ١١١٦ - ١٩٦٤ - ١٤٨٠ - ١٣٤٦ - ٢٠٠٨ - ٢٠١١

[2] دار الوثائق القومية : - محكمة المحلة الكبري سجل ٩ لسنة ١١١٩ ق ٤٥٠

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١٠ هـ - ١٠٩١ هـ ق ١٩١٠

العسكرية من رجال أوجاقي عزبان ومستحفظان والعناصر صاحبة النفوذ التي مارست من منطلق هذا النفوذ ألوانا من الحمايات وكذلك العناصر الإدارية العاملة في الأقاليم وأسهمت تلك العوائد في صناعة ثروات المنتفعين بها وبالتالي في تدعيم وجودهم ونفوذهم ليس في مواجهة منافسيهم فحسب بل في مواجهة نفوذ الدولة العثمانية ذاتها وهو الأمر الذي أسهم بدوره في إشعال الصراعات على النفوذ ورسم الخريطة السياسية لمصر العثمانية خصوصاً في القرنين ١٧ و١٨ الميلادين على حو ما أشرنا من ذي قبل .

أما السؤال الذي يطرح نفسه فإنه عن أسباب إختفاء التأثيرات الجذرية على حركة الملاحة والاستثمار بها التي كان من المنطقي أن تعقب التوسع في فرض الضرائب والعوائد والجواب يقتضي التأكيد على أن إيقاع حركة الملاحة والاستثمار فيها كان طبيعيا بل ربما ارتفع بحكم زيادة النشاط التجاري الخارجي والداخلي في مصر في القرن ١٨ الميلادي وتزامن ذلك مع اتساع العوائد والضرائب والرسوم وغيرها يرجع إلى ضخامة العوائد التي كانت تحققها المراكب والقوارب على نحو ما ذكرنا في الفصل السابق بشكل يعطيها القدرة على تحمل تلك الزيادة دون الوصول إلى نقطة الركود التي تنشأ حين تأكل الزيادات في الرسوم والضرائب مع تكاليف التشغيل والصيانة العائد المناسب المطلوب لرأس المال المستثمر وصولاً بالعائد الحقيقي الممثل في صافي أرباح المركب أو القارب إلى درجة من التراجع والتآكل تجعل الاستثمار في ذلك النشاط بهذا الشكل غير مجدى أو لا يناسب حجم رأس المال المستثمر.

كما أن التضخم المتمثل في تراجع القيم الحقيقية لأسعار العملات سنة بعد سنة كان سبباً هاماً في تقليل تأثير إرتفاع وإتساع الرسوم والضرائب والعوائد التي شهدتها حركة الملاحة النيلية ، وعلى ذلك استمرت الملاحة النيلية في أداء دورها الهام ليس في حركة النقل الداخلي والخارجي فحسب وإنما كعنصر هام ومؤثر في اقتصاد مصر العثمانية رغم اختلاف الظروف والأحوال .

الفصل الرابع

الوضعية الأمنية للملاحة النيلية

تمهيد

أولاً : أمن الملاحة –(نظمه وظروفه)

ثانياً: تقييم عام لأمن الملاحة النيلية



تمهيد

قامت أهمية نهر النيل كطريق تجاري بالغ الحيوية على ما تمتع بـه من الخصائص والميزات التي جعلته يستقطب الشطر الأكبر مـن حجـم حركة النقل والسفر بشكل تراجع إلى جانبه الدور الذي قامت به الطـرق البرية إلي حد كبير وظلت تلك الأهمية فى الفترة العثمانية عنصراً جاذبـاً احتفظ للنيل بمكانته الحيوية كطريق تجاري رغم الكثير من السـلبيات[1] التى عرضناها له والناشئة عن المغالات في الرسوم والضرائب والأعباء إضافة إلي الصعوبات المتعلقة بطبيعة وجغرافية النهر والسلبيات الناشئة من تعرض حركة الملاحة لتهديدات الصراع السياسي الداخلي وتـهديدات الخارجين على الأمن .

وقد ارتضت الإدارة في مصر العثمانية نظاماً لضبط الأمن في المجري الملاحى لنهر النيل بدأ مركزيا حيث تبع بشكل مباشـر للجـهاز الإداري المركزي ثم ثبتت بعد ذلك الحاجة إلي قيام الأجهزة الإدارية المحلية فـى الأقاليم والنواحي المختلفة الواقعة على ضفتي النهر بدور مكمـل لمـا اضطلع به نظام الضبط المركزي كما تمثل جانب آخر من ازدواجية هـذا النظام في أنه كان يجمع إلى جانب كونه نظاماً أمنياً مسئولية تحصيـل الضرائب والرسوم والعوائد المقررة المتعارف عليها على حركة الملاحة في نهر النيل وذلك من خلال فلسفة نظام الإلتزام .

ورغم ما كان لتلك الإزدواجية من آثار إيجابية تمثلت في التخفف من أعباء إدارية مختلفة إلا أن الآثار السلبية لذلك كانت بارزة بشكل مؤثـر وكبير وفي هذا الفصل نتناول مسألة الأمن في نهر النيل من حيث كيفيـة وأسلوب الإدارة العثمانية فى تأمين حركة الملاحة في نهر النيـل ومـا تزامن مع ذلك من تطورات وتداعيات وإنعكاس ذلك علي المناخ السياسي والإقتصادي والإداري تأثيراً وتأثراً .

---

[1] حوار : – المرجع السابق ص ٢٢٨ .

أولاً : أمن الملاحة النيلية - (نظمه وظروفه)

منذ أن تشكلت الأوجاقات العسكرية في بدايات الفترة العثمانيـــة فـــي مصر بمقتضي قانون نامه مصر سنة ٩٣١ هـ / ١٥٢٤م فإنه قد قبـــل أن يكون لأفراد اوجاق عزبان دور إداري في مهام مختلفة يكلفهم بـــها الجهاز الإداري في مصر العثمانية إضافة لوظيفتـــهم العسـكرية التـي يقتضيها كونهم فرقة عسكرية نظامية وقد عمم قانون نامه مصر الـــدور المدني الذي يمكن أن يقوم به أفراد ذلك الأوجاق واشترط أن تحدد المهام الناشئة عن ذلك الدور وفق أوامر سلطانية[١] وكانت تلك إشارة إلي مـــا تمخضت عنه الأيام بعد ذلك من انخراط أفراد ذلك الأوجاق فـــي مـــهام إدارية ومدنية غلبت علي وظيفتهم العسكرية ولم يكونوا في ذلك بدعاً من مختلف الأوجاقات وإنما شاركتهم معظم الأوجاقات في القيام بمهام مدنية وقد برز ذلك جليا في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلادين .

ثم كان أن ترتب علي ذلك إنخراط رجال أوجاق عزبان في الإشـــراف علي حركة الملاحة وأمنها ومسئولية نقل حبوب الالـــتزام العينـــي مـــن الصعيد إلي الشون السلطانية بمصر القديمة فيما عرفناه باسم الرسالة ثم تحول ذلك الانخراط إلي استئثار بذلك الدور دون غيرهم رغم مزاحمـــة رجال أوجاق الأنكشارية لهم في بعض الأحايين وارتبط تنامي دور عزبان بظروف التركيبة السياسية في مصر وظروف وتغير علاقة ولاية مصـــر بالدولة العثمانية إضافة إلي ما طرأ علي الأوجاقات كلاها مـــن ظـــروف مست التركيبة الداخلية لكل أوجاق بشكل جعل العســكرية صفـــة غـــير مقصورة علي العسكرين وإنما شاركتهم فيها عناصر مختلفة من مـماليك وتجار وأخلاط من الطبقات والفئات حتي غدا الدور المدني هـــو الغـــالب علي اهتمام عناصر الأوجاقات واستحال الفصل بين الأوجاقات العسـكرية وبين مختلف الأنشطة والتداعيات وقد كان القرن الثامن عشـــر ميدانـــاً بارزاً عكس ذلك كله(٢) .

---

(١) قانون نامه مصر – المصدر السابق ص ٢١ – ٢٢ .

(٢) لمزيد من التفاصيل حول أسباب ونتائج التداخل المتبادل بين الأوجاقات العسكرية والمدنيـــة يرجع إلي : – د . عبد الحميد حامد سليمان – الحمايات والمغارم ص ٢٤٥ . ٢٦١ .

وقد تداخل الدور الأمني الذي اضطلع به رجال عزبان في بداية الأمر مع ما كلف به رجال الدركاه[١] العالي من مسئوليات حددها لهم قانون نامه مصر مثل تحصيل المال الميري من الولايات والأقاليم والالتزام ببعض المقاطعات إضافة إلي دورهم الهام في إقرار الأمن[٢] كما شاركت باقي الأوجاقات رجال عزبان الاضطلاع بتلك المسئوليات بشكل كامل حتي غطي ذلك علي وظيفتهم العسكرية وإن اختص رجال عزبان بالشق الخاص بالملاحة وحركة السفن في نهر النيل ولكن شيئاً ملفتاً للانتباه تمثل في عدم إفراد قانون نامه مصر ولا نظام نامه مصر الذي وضعه أحمد باشا الجزار[٣] ولا حتي حسين أ فندي الروزنامجي الروزنامجي في أجوبته في نهاية القرن ١٨ الميلادي لتحديد الجهات المسئولة عن

---

[١] هم جنود يعملون من قبل الديوان العالي كمشرفين علي الأمن العام وإعادة الانضباط في حالات الفتن والاضطرابات أو تزايد إغارات العزبان علي الريف أو الدروب السلطانية أو في حالات وقوع نزاعات بين جماعات من الجند وبين الأهالي .

– دار الوثائق القومية – محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥ هـ ق ٣١٩ ، سجل ٢٧ لسنة ٩٥٥ هـ ق ٨٩ .

[٢] د . سيد محمد السيد – المرجع السابق ص ٣٢٣ – ٣٢٥

[٣] قام الأستاذ الدكتور عبد الوهاب بكر بالتقديم والتعليق علي نص نظامنامه مصر الذي شرح فيه أحمد باشا الجزار للدولة العثمانية تفاصيل مهمة ودقيقة عن حالة مصر ونظمها وأحوالها كي تجد في ذلك عونا لاستعادة مصر ثانية من البكوات المماليك وقد ترجم النص الأصلي من التركية إلي العربية الأستاذ الدكتور محمد عبد اللطيف هريدي أستاذ اللغات الشرقية بجامعة عين شمس ويعطي ذلك النص إلي جانب أجوبة حسن أفندي الروزنامجي صورة واضحة عن مصر في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي من حيث الهياكل الإدارية والأحوال العامة ولمزيد من التفاصيل يرجع إلي : –

د . عبد الوهاب بكر – الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن ١٨ – دار المعارف – الطبعة الأولي سنة ١٩٨٢ ص ١٥٩ – ٢١٤ .

تأمين الملاحة النيلية وأصحاب الوظائف الموكول لهم مسئولية أمن ذلك الطريق الاستراتيجي الهام على عكس ما تم في مختلف المسئوليات الأمنية التي تحددت في القاهرة وفي الأقاليم وتحدد المسئولون عنها وواجباتهم وحقوقهم وبالتالي برزت الحاجة إلي توضيح ذلك من خلال وثائق المحاكم الشرعية المختلفة وكتابات المؤرخين وقد أماطت تلك المصادر اللثام عن تفاصيل مهمة في هذا الشأن .

علي أننا قد أشرنا سلفا في حديثنا عن الأجهزة الإدارية المتعاملة مع الملاحة النيلية إلي وثيقة ترجع إلي تاريخ مبكر إلي حد ما في القرن ١٦ الميلادي تحوي بيورلديا صدر في أول شهر ربيع الآخر سنة ٩٨٥ هـ / ١٥٧٦ م يتضمن تعيين أحد الجاويشية في مسئوليات محددة تتضمن الإشراف المالي والأمني عن الملاحة النيلية في نهر النيل ، وقد تمثل الجانب الأمني في تلك المسئوليات فيما نص عليه البيورلدي بقوله (ردع النفوس وحفظ البحر وقيام ناموس السلطنة بحيث لا يحصل أدني ضرر علي الرعايا من المسافرين ولا حادث ولا تظلم ...)[1] ، ويشير ذلك إلي الدور المبكر لرجال الأوجاقات العسكرية في كفالة الأمن في نهر النيل ، ولما كانت الوثائق قد دأبت علي تمييز العسكرين بنسبة كل واحد منهم إلي أوجاقه فإن عدم إلحاق هذا الجاويش بصفته كأحد رجال الدركاه العالي وهو ماكان معتاداً من الوثائق في تلك الحالة يجعلنا نعتقد بأن تلك الوثيقة تمثل بدايات مبكرة لاضطلاع رجال أوجاق عزبان بمسئولية الأمن في نهر النيل وقد عرفت الوثائق شاغلي هذا المنصب بأنهم (صوباشية البحر) كما عرفهم المؤرخون بمرادف

---

[1] دار الوثائق القومية – محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥ هـ ق ٨٢

آخر وهو (ولاة البحر)[1] ولا شك أن قراءة في النص الذي أوردنـــاه توضح جانباً مهما وهو المسئولية الأمنية المتمثلة فـــي كفـــاءة الأمـــن وفرض هيبة الدولة علي المجرى المائي بغرض تـــأمين حركـــة النقـــل التجاري ونقل المسافرين .

وقد أسفر تداخل أوجاق عزبان شأنه شأن نظرائه من الأوجاقات في الأعمال المدنية والإدارية عن إستئثار كبار رجاله بالإشراف علي حركـــة الملاحة في نهر النيل ماليا وإداريا وأمنيا وغدا حكرا عليهم مناصب أمين البحرين والمعرفين والمستوفيين ثم أغوات الرسالة وولاة البحر ، وكـــان من سلبيات ذلك أن إنعكس الصراع الطاحن علـــي النفـــوذ والمنـــاصب والالتزامات بين رجال الأوجاقات الذين اخترقتهم واســـتقطبتهم البيـــوت المملوكية المتصارعة .

علي أن الملاحة النيلية باعتبار أنها كانت من الجهات التي تدر دخولا مرتفعة وأرباحاً وفيرة وتكفل لشاغلها إضافة إلى ذلك نفوذا وتأثيراً كبيراً في مجريات الأمور قد أصبحت أهم وأخطر أسباب النفوذ والثراء لأوجاق عزبان وفي نفس الوقت أصبحت مطمعاً للمتنافسين والطامعين وميدانـــاً رحيباً للتنافس والتصارع وقد شهدت نهايات القرن ١٧ وسنوات القـــرن ١٨ الميلادي صراعات عنيفة بسبب ذلك تحولت إلي حرب طاحنـــة فـــي أحيان مختلفة وقد إنسحب ذلك بدوره سلباً علي أمـــن الملاحـــة النيليـــة وعلي دور ولاة البحر حيث تراع ذلك الدور بشكل حاد ، وقد ارتبط ذلـــك

---

[1] اللواني – المصدر السابق ص ٢٣٢

الجبرتي – المصدر السابق جـ ١ ص ١٤٨ ، جـ ٢ ص ١٢٠ – ١٢١ .

الدور بنفوذ أوجاق عزبان صعودا وهبوطا ودليل ذلك أن[1] الانحسار العنيف لذلك النفوذ عاصره إلغاء منصب ولاية البحر في سنة ١١١٩ هـ / ١٧٠٦ م وأسندت مهام حفظ أمن الملاحة النيلية (لأغا أغاة مستحفظان)[2] الذي كان له الإشراف علي الأمن العام في القاهرة وضواحيها ، بينما أو كل أمن الملاحة في قطاعات النيل المختلفة للجهاز الإداري في كل إقليم أو كشوفيه بحيث يمتد إشرافه ونطاق مسئوليته الأمنية علي إتساع الإقليم أو الكشوفية الخاضعة لأشراف ومسئولية ذلك الجهاز وقد كان ذلك يتجه لتزايد حالات الخروج على أمن الملاحة وتهديد حركة المراكب والقوارب فى مختلف القطاعات دونما رد فعل حاسم من ولاة البحر يضبط الأمور ويكفل الأمن ، وبالتالى كان على الأجهزة الإدارية فى الأقاليم أن تحاول تعويض ذلك الغياب ومن ذلك ما شهدته سنة ١١٠٦ هـ / ١٦٩٣ م ، حينما هاجم العربان المراكب العاملةفي فرع رشيد ونهبوا ما فيها وقتلوا البحارة والمسافرين وبرز في ذلك من وصفتهم الوثيقة[3] بأنهم (عربان الفرجان المغاربة) الذين كانوا يسكنون في أطراف الصحراء المتاخمة لريف المنوفية والبحيرة ، ولما إشتد الأمر وتزايدت تلك الهجمات بشكل كادت أن تتوقف معه حركة الملاحة في فرع رشيد اجتمع الديوان العالي في القاهرة وعلي رأسه

[1] الملواني – المصدر السابق ص ٢٣٢

الجبرتي – المصدر السابق جـ ١ ص ١٤٨ ، جـ ٢ ص ١٢٠ – ١٢١

[2] الملواني – المصدر السابق ص ٢٧٨

[3] دار الوثائق القومية – محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ ق ١٣٩

الباشا لمناقشة سبل منع ذلك ثم أعقب الاجتماع إصدار بيورلـــدي إلـــي حاكمي البحيرة والمنوفية لاتخاذ التدابير المحلية لمنـــع العربـــان مـــن مهاجمة حركة الملاحة واجتمع الرجلان مـــع ســـائر مســئولي الجـــهاز الإداري في الإقليم واتفقوا علي إتخاذ الترتيبك التالية:-

١ – اللجوء إلي الإلزام الجماعي لكل ناحية أو قرية تقع علـــي ضفتـــي النهر بحماية وحراسة المراكب المبحرة ذهابا وإيابـــا ســـواءً المراكـــب الراسية في موارد تلك النواحي والقري ، وكذلك المراكـــب التـــي يلجـــأ بحارتها إلي جرها باللبان [1] في زمام تلك القرى ونطاقها الجعرافى .

٢ – لا يسري هذا الإلزام بالأمن إلا علي المراكب التي تســـير بمحـــاذاة الشاطئين أما المراكب التي تسير في منتصف المجري فهي في مسئولية أصحابها .

٣ – يحدد النطاق الجغرافي لمسئولية كل قرية بإقرار مشايخها ومشـــايخ القري المجاورة لها علي شاطئ النيل .

٤ – تجهز بكل قرية مركب لتظل مستعدة للانطلاق في حالـــة الطـــوارئ ليستخدمها – الأهالي للتصدي لمن يحاول إقتحام النيل من العربان علـــي أن تعفي تلك المراكب المعدة لهذا الغرض من الرسوم التـــي يتقاضاهـــا أغوات الرسالة وولاة البحر وبتعبير الوثيقة (ليس عليها عادة جاويش الرسايل ولا جاويش البحر...) وذلك علي إعتبار أن تلـــك المركـــب

---

[1] اللبان هو حبل غليظ يربط في أعلي صارية المركب ليجرها منه أشداء البحارة سيرا علي البر بمجاذاة الشاطئ وذلك عند سكون الريح

– مقابلة مع الرايس الأباصري إبراهيم حبه والرايس أبو العزم أبو العزم العرابي

ومستخدميها تقوم بمهام الأمن وهي إختصاصات ومسئوليات لم تؤد من هؤلاء المسئولين .

٥ – إذا قتل أحد من أهالي النواحي والقري في حالة إشتراكه في دفع هجوم العربان عن المراكب فإن قريته تعفي من الضرائب التي كانت تحصل علي الموتي وبتعبير الوثيقة (لا تخرج من النواحي لباب الكشوفية لا دفنه ولا شكوي ولا تسويفه ولا مظلمه ولا ركبه ...) [١]

٦ – أهالي كل ناحية أو قرية وعلي رأسهم ملتزموها والشادون [٢] بها متضامنون متكافلون في مسئولية جماعية تلتزم بتعويض كل مركب عما

---

[١] باب الكشوفية المقصود به جهة حاكم الاقليم التي كان لها تحصيل ضرائب علي الفلاحين لحساب الكاشف أو الصفحة رأس الجهاز الإدارى بكل اقليم أو كشوفية والملتزم بأداء الضرائب للخزنية السلطانية عن اقليم أو كشوفية كما كان عليه سد نفقات الإدارة المحلية في الإقليم ورغم أن البحيرة كانت ولاية وليست كشوفيه إلا أن تسمية جهة حاكم الأقليم قد غلبت عليها صيغة باب الكشوفية أما الدفنة والشكوي والتسويفة والركبة فهي أسماء لضرائب ورسوم مختلفة عرفها الريف المصري وهي جزء من :البراني وهو الرسوم التي تؤدي لصالح جهات مختلفة دونما منفعة للخزينة السلطانية

لمزيد من التفاصيل حول ذلك يرجع : –

د . عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم – المرجع السابق ص ١٣٠ : ١٣٨

د . عبد الحميد حامد سليمان –.الحمايات والمغارم ص ٢٤٢ : ٢٤٥

[٢] في القري كان الملتزمون إلي جانب مسئولياتهم المالية باعتبارهم ملتزمين بسداد الضرائب عن قراهم مسئوليات إدارية تتمثل في الإشراف الإداري والأمني علي تلك القري وهم بذلك كانوا حلقة وسيطة بين الجهات الإدارية في الأقاليم وبين قراهم ، أما الشاد فهو بخلاف الشاهد الذي كان عليه تسجيل ومساحات الحدود المختلفة للأطيان الزراعية ولكن الشاد كان المسئول عن

يلحق بها من أضرار أو سرقات تقع نتيجة لـهجمات من العربان أو غيرهم في النطاق الجغرافي لكل قرية أو ناحية

– ورغم تلك الإجراءات فقد سجلت الوثائق المختلفة [1] بعدها هجمات متتالية علي المراكب هاجم في أحدها ستون فارسا ومائة راجلا من العربان بعض المراكب القادمة من القاهرة إلي رشيد في المسافة الواقعة بين ناحيتي دمشلي وعلقام ،[2] ولما استدعي حاكم ولاية البحيرة كبار أهالي تلك النواحي لمحاسبتهم تعللوا بترك الفلاحين لقراهم وبتعبير الوثيقة (لخلو بلادهم من الفلاحين لكون أنها شراقي ولم يكن بها إلا بعض قليل ...) ولم تثبت الوثيقة الزامهم بتعويض

القرية وبتعريف بعض الوثائق (قائم المقام لها) في حالة عدم إقامة الملتزم لها إذا كان ذلك الملتزم من غير شيوخها وبعبارة أخرى كان الشاد هو نائب الملتزم ف القرية .

– دار الوثائق القومية : – محكمة الدقهلية سجل ١٥ لسنة ١١١٣ هـ – ١١١٥ هـ ق ١٧٥ – ٥٤٤ ، سجل ١٦ لسنة ١١١٥ هـ – ١١١٧ هـ ق ٤٤٢ – ٤٥٦ – ٧٠٠ ، سجل ١٨ لسنة ١١٢٠ هـ – ١١٢٢ ق ٨٦ – ٤٤٢

[1] دار الوثائق القومية – محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ هـ ق ١٤٠ – ١٥٩

[2] دمشلي قرية قديمة وردت في قوانين الدواوين لأبن مماتي وباسم دمشليل وفي تحفة الارشاد باسمها الحالي وفي الانتصار لابن دقماق محرفة باسم دمشيلي وهي من أعمال البحيرة ، أما علقام فقد وردت في معجم البلدان باسم كوم علقام وفي قوانين الدواوين وتحفة الارشاد باسمها المعروفة به حاليا وهو علقام وهي من أعمال البحيرة – محمد رمزي – القاموس الجغرافي – القسم الثاني – الجزء الثاني ص ٣٣٧ – ٣٣٩

أصحاب تلك المراكب بما يعني السقوط العملي لتلك الاجراءات وما ترتب عليها من مسئوليات .

ولم يجد حاكم الولاية بدأ من اتباع سياسة الملاينة والاسترضاء لهؤلاء العربان حيث إجتمع بزعمائهم وقدم لهم الهدايا وأعفاهم من الضرائب المادية والعينية التي كانت مقررة عليهم وذلك حتى يضمن استتاب أمن الملاحة وكفايتها شرور هؤلاء العربان .

ولم يكن الأمر في فرع دمياط بأحسن منه حالاً في فرع رشيد حيث شهد أعمالا مشابهة لحبيب ورجاله في دجوة تزامنت تقريبا مع ما قام به عربان الفرجان المغاربة واضطرت المراكب إلي الرضوخ لما كان يفرض عليهم من العوائد الشهرية والسنوية العينية والنقدية وقد أوجز أحمد شلبي بن عبد الغني أسباب عجز الادارة المركزيةعن التصدي له وعدم نجاح حمزة باشا.[1] في القضاء عليه رغم الحملات التي جردها غير مرة بقوله (**قطع البر والبحر بموالسة أكابر مصر وصناجقها وكبرائها ...**) [2] .

وحقيقة الأمر أن قراءة حبيب وعربان الفرجان وغيرهم من العناصر التي تهددت حركة الملاحة النيلية وأمنها لظروف عصرهم ولغته

---

[1] حمزة باشا قدم إلي مصر في شوال سنة ١٠٩٤ هـ / ١٦٨٣ هـ ثم عزل في ٢٠ ذي القعدة سنة ١٠٩٨ / ١٦٨٧ – أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق ص ١٧٧ – ١٧٨

[2] – القيناني – المصدر السابق ص ١٩
أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق ص ١٨٠
– الملواني – المصدر السابق ص٢٠٦

وللتوظيف الجيد لمتناقضاته السياسية والادارية بما يخدم مصالحهم ونفوذهم هي التي أسعفتهم وضمنت لهم تأثيرا فاعلا بشكل سلبي خلال سنوات القرن ١٨ الميلادي [(1)] وبدورهم قام عربان المغاربة المنسوبون لزعيمهم عبد الله بن وافي والذين عرفوا أحيانا باسم عربان وافي المغاربة في الصعيد بما قام به الحبايبة وعربان الفرجان في الوجه البحري حيث روعوا حركة الملاحة في النيل وصاروا يضربون البر والبحر دون أن تتمكن الإدارة في القاهرة من القضاء عليهم رغم الحملات المتعددة [1] وتحالفوا مع محمد بيك جرجا سنة ١١٢٠ هـ / ١٧٠٧ م حيث أنزلهم في نواحيه في إطار اصطناعه للأعوان تحسبا لصراع قادم بين أحلافه من الفقارية ضد أعدائهم من القاسمية وكان ذلك تمهيدا للحرب الطاحنة التي وقعت بعد ذلك بسنتين والتي عرفت باسم فتنة افرنج أحمد[(2)] ، وانتهت تلك الفتنة بهزيمة نكراء للفقارية لم يقتصر

---

(1) د . عبد الحميد حامد سليمان - عربان الجابية والمماليك القاسمية - ص ٣٢٤ - ٣٢٥ .

- د . صلاح هريدى : - دراسات فى تاريخ مصر الحديث والمعاصر - الناشر كلية الآداب بدمنهور سنة ١٩٩٨ صـ ١٧٤ - ١٧٧ .

1 - عربان المغاربة هم قبائل قدمت إلي مصر من شمال أفريقيا واستقروا في بني سويف والمنيا والفيوم ونسبوا إلي كبيرهم عبد الله بن وافي الذي عاصر حبيبا شيخ عربان الجابية في القليوبية وقد أثار قلاقل واسعة في تلك الفترة وفي البر في نهر النيل ولم تفلح الحملات العسكرية في إخضاعه إلي أن قتل في صراعه مع عربان آخرين سنة ١١١٦ هـ / ١٧٠٣ م حيث قتله في منفلوط الشريف فارس بن اسماعيل الشبلاوى وتولي زعامة هؤلاء العربان من بعده أبو زيد بن وافي وفرقهم إلي الواحات وإلي البحيرة وانضم إليه عناصر شبيهة من عربان حجازية الأصل عُرفوا بعربان النجما وزعيمهم علي أبو شاهين ودخلوا في صراعات شديدة مع قبيلة الهوارة وخاض الجميع معارك بالنيابة عن القوي التي ارتبطوا بها في القاهرة :

- الملواني - المصدر السابق ص ٢٠٦ - ٢١٦ - ٢٢٤ - ٢٢٥ - ٢٢٦

(2) الملواني - المصدر السابق ص ٢٢٤ - ٢٣٦ - ٢٣٨ - ٢٦٩

- د . عمر عبد العزيز عمر : - المرجع السابق صـ ١٤٢ - ١٤٣ .

تأثيرها عليهم فقط بل تعدتهم إلى حلفائهم من رجال أوجاق عزبان وبدأ ما يمكن أن نسميه الهروب الكبير للكثير من رجال عزبان الذين تخلوا عن انتمائهم له حتى إن ١٩٦ رجلاً من عناصره تخلوا عنه وانضموا طواعية إلى أوجاق الإنكشارية الذي ورث قادته مسئوليات الأمن في نهر النيل التي كانت تقع على والي البحر في تلك الأثناء .

ولكن الأمر على خطورته لم يكن سوى حلقة من حلقات الصراع ودورة من دورات الانتصار والانتكاس حيث سرعان ما دارت الدائرة على القاسمية وحلفائهم[١] .

وقد انتهجت الإدارة المركزية أسلوباً جديداً في كفالة الأمن في نهر النيل فرضته ظروف الصراع والتنافس بين البيوت المملوكية التي نجحت في تقليص نفوذ الباشوات لمصلحتها وذلك بإسناد مهمة الأمن إلى قوى محلية إلا أن ذلك كان مرتبطاً بطبيعة العلاقات بين تلك القوى المتنفذة من الفقارية أو القاسمية وبين القوى المحلية كما كان مرتبطاً بدورات الانتصار والانهزام للقوى المتصارعة بحيث كان المنتصرون يسيطرون على مقاليد الأمور ويصبح عليهم ضبط الأمن ويتحول المنهزمون إلى خارجين على القانون يفعلون كل ما بوسعهم لزعزعة الاستقرار وإحراج القائمين على أمر البلاد وتتبدل الأدوار وتعظم معها الأخطار ليس على أمن الملاحة فحسب وإنما على كل نواحي مصر من ريف وحضر ، فحينما كان إسماعيل بن إيواظ صاحب الكلمة العليا في مصر طارد الحبايبة[٢] الذين تحولوا إلى ضرب المراكب المارة عبر فرع دمياط

---

[١] الملواني : - المصدر السابق صـ ٢٥٣-٢٥٧-٢٨٥-٢٨٦ .

- دانيال كريسيلوس : - المرجع السابق صـ ٦١-٦٢ .

[٢] نقلت سجلات محكمة الدقهلية الشرعية نصوص بيورلديات بالعربية والتركية تكاد تكون مكررة رغم الفارق الزمني وهي موجهة إلى كل العناصر الإدارية في كل ولايات وكشوفيات مصر تطلب مطاردة حبيب ثم في وثائق أخرى تطلب مطاردة سالم وسويلم وتحذر من تقديم المساعدة لهم وتصفهم بأنهم عصاة السلطان وتنسب إليهم قطع الطريق والإغارات على المراكب

ونهبها وقبيل مصرع ابن ايواظ في ٢٠ صفر سنة ١١٣٦هـ/١٧٢٢م هاجم سالم بن حبيب أحد المراكب وقتل من فيها ونهب مبلغ أربعين كيساً[1] من أموال الملتزمين والتجار ، ورغم أن ما يمكن أن توصف به تلك الحادثة المكررة لا يخرج عن كونها حالة من حالات البلطجة والنهب واستخدام القوة بما يجعل مرتكبيها في عداد قطاع الطريق والمجرمين ومثل هؤلاء من الخارجين عن الأمن أبعد من أن يكونوا هم أنفسهم بعد ذلك رعاة هذا الأمن ، وتبدو المفارقة صارخة حينما نجد سالما والذين معه من عربان الحبايبة ومن خالطهم من الخارجين عن القانون والأمن يتحولون بين عشية وضحاها إلى من أوكلت إليهم تلك المهمة رغم أنه لم يكن هناك مبرر معقول لهذا الإنقلاب الجاد غير أن مناوئيهم ممن كانت بيدهم السلطة والصولة من القاسمية قد قلب لهم الدهر ظهر المجن وتمكن منهم أعدائهم من الفقارية الذين تحولوا بدورهم مثل أنصارهم من الحبايبة من حالة الخروج على الأمن وابتغاء الوسيلة لتكديره إلى حالة الحفاظ عليه وكفالته ، ومثل هذه الحالة والمفارقة لم يكن أمراً مستغرباً أو فريداً في القرن الثامن عشر ومثله حدث في صعيد مصر مع الهوارة وعربان الصعيد الذين لم يكن حالهم بعيداً عن حال أضرابهم في الوجه البحري

وقد نقل أحمد شلبي بن عبد الغني هذه الحادثة وتفصيلاتها وجاء في رد فعل الباشا أن سأل عن القرى التي وقعت تلك الحادثة قبالتها وعرف أنها التزام جركس محمد وسليما أغا الشاطر ويوسف أغا وهم من

ومها بيورلدي صدر في غرة محرم سنة ١١٣٠/١٧١٧م جاء عنوانه (بيورلدي شريف بالقبض على حبيب العاصي الشقي المطرود أينما كان) ومعطه بيورلدي آخر في سنة ١١٣٥هـ/١٧٢١م

– دار الوثائق القومية : سجلات محكمة القهلية سجل سجل ١٥ لسنة ١١١٣/١١٥ هـ ق ٢٠٦ ، سجل ٢٤ لسنة ١١٣٤/١١٣٧ هـ ق ٣٨٣-٣٨٤ .

[1] –الدمرداش :– المصدر السابق ق ٢١٣-٢٢٤ .

القيناني : – المصدر السابق ص ١١٣ .

مناوئي ابن إيواظ فأمر الباشا بإقصائهم عن الالتزام بها وعرضها للمزاد في ديوان القلعة لمن يلتزم بها لتعويض أصحاب المراكب ومن أضير معهم من عائد بيع تلك القري إلي أن تشفع الأعيان في بقاء تلك القري في التزام أصحابها علي أن يدفعوا عوض ما فقد من المراكب التي نهبها سالم وكان رد فعل سالم والذي معه أن هاجموا القاهرة نفسها واتباع سياسية الفروالكر.

ولم تفلح فرمانات الباشا إلي الأجهزة الإدارية في الأقاليم بمطاردة سالم والتنبيه علي عدم تقديم أي عون له والتحذير من ذلك(1) . في القضاء علي خطورة الحبايبة أو تقليم أظفارهم وعقب اغتيال ابن ايواظ وانتقال السيطرة والنفوذ لمنافسة جركس محمد كان من أول ما اتخذه من اجراءات أن عمد إلي أنصاره فولي سويلم بن حبيب علي أمن بولاق (خفارة بولاق) وولي أخاه سالما علي خفارة نهر النيل من بولاق إلي دمياط كما ولي المحجوب الخبيري خضارة الخبيرية هي وأم خنان(٢) .

---

(١) أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق ص ٣٧٤ – ٣٧٧

– القبنالي – مجموع لطيف ١٠٣ – ١٠٤

(٢) المقصود بالخبيرية معادي الخبيري وقد سبق التعريف بها أما أم خنان فإنها علي ما ذكره محمد رمزي من القري القديمة وهي ضاحية من ضواحي القاهرة وقد وردت في كتاب المشترك الذي كتبه ياقوت الحموي باسم مخنان مني الأمير لمجاورتها لمني الأمير ولكنها وردت في قوانين الدواوين لابن مماتي وفي تحفة الإرشاد باسم مخنان من الأعمال الجيزية ثم عرفت باسمها الحالي في العصر العثماني ، وكانت أم خنان مركزاً لعربان الخبيري الذين ألف زعامتهم في العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي لعمران الخبيري ثم آلت بعد ذلك للمحجوب الخبيري .

وحينما دارت الدائرة علي جركس واشتبك في صراع مرير مع حليف الأمس زين الفقار بيك فإنه تحول إلي عنصر إضطــراب وقلــق لأمــن الملاحة والمراكب ويذكر أحمد شلبي بن عبد الغني في تناوله لأحداث عام سنة ١١٤٢ هـ / ١٧٢٨ م ذلــك بقولــه (تواردت الأخبار بنزول جركس إلي البهنسا وضربة في البلاد ونهبها وقتل أهلها وحوشة في المراكب المقلعة والمنحدرة وقطع الجالب عن أهالي مصر فغلت الحنطة وحصل لأهل مصر تكرير زايد)[1] .

ومثله ما حدث من حسن بك الجداوي واسماعيل بــك بعــد أن انتصر عليهما منافساهما مراد إبراهيم بك سنة ١١٩٨ هــ / ١٧٨٣ م حيــث هربا إلي المنيا وظلا من هذا الموقع يعرقلان حركــة التجــارة الــواردة والصادرة بين القاهرة والصعيد بهدف الضغط علي مراد بك وإبراهيم بك وإظهار عجزهما عن الإمساك بزمام الأمور وقد نتج عن ذلك آثار سلبية تمثلت في بوادر مجاعات وأزمات غذائية دفعت إبراهيم بك ومــراد بــك للمبادرة إلي تجهيز حملة جديدة .

ولسنا بصدد التتبع السياسي لتلك الأحداث بقدر ما نقصد التأكيد علي ما ذهبنا إليه من تبادل الأدوار بين المتنافسين علي الحكم والنفوذ علــي اختلاف انتماءاتهم وولائتهم بين حفظ الأمن عند الوصول إلي سدة الحكم وتعكيره وضربه وإثارة القلاقل حينما ينجح المنافسون في الوصول إلــي الغاية المنشودة .

وتكرر سنياريو الأحداث التي وقعت للجبابية مرة أخري في صراعهم مع إبراهيم جاويش القازدغلي الذي طاردهم ثم أمن شيخهم سويلم ســنة ١١٥٦ هـ / ١٧٤٢ م شريطة عدم التعرض للمراكــب[2] ثــم عــادت

---

[1] أحمد شلبي بن عبد الغني – المصدر السابق ص ٥٥٩ .

[2] الجبرتي – المصدر السابق جـ ١ ص ٣٩٤

الأمور إلي ما كانت عليها حتي إن ابراهيم جاويش القازدغلي لم يجد بدا من مهاجمة دجوة قاعدة الحبايبة علي نهر النيل وتخريبها ثم طـاردوهم حتي تحاشت البلاد مساعدتهم ومعاونتهم إلي أن عفي عنهم فعادوا إلـي دجوة ولكنهم كدأبهم عادوا إلي مهاجمة المراكب التـي لا تمتثـل لمـا فرضوه عليها من رسوم وعوائد مادية وعينية[1] .

وفي سنة ١١٦٨ هـ / ١٧٥٣ م زمن مصطفي باشا عـاد منصـب ولاية البحر ثانية حيث تولاه حسين أغا [1] واقترنت عودة هذا المنصـب بارتفاع مكانة أوجاق عزبان الذي كان علي رأسه في ذلك الوقت رضوان كتخذا الجلفي وهو من كانت له السيطرة والنفـوذ التـام علـي الحيـاة السياسية في مصر آنذاك مع شريكه ابراهيم كتمـدا القـازدغلي كتخـدا أوجاق مستحفظان في فترة شهدت هدوءا وعلاقة طيبة بين الأوجـاقين المتنافسين ، وقد ذكر الجبرتي عند تأريخه لموت رضوان كتخذا الجلفـي أنه (بموته لم يقم لوجاق الغرب صولة)[2] وكان ذلك ايذانا بعـودة أمن الملاحة في نهر النيل إلي سابق عهده من حيـث سـيطرة القـوي المحلية علي ذلك بشكل يكرر ما سبق أن تناولناه ولم تتعرض تلك القوي

---

[1] د . عبد الحميد حامد سليمان : – عربان الحباية والمماليك القاسمية ص ٣٣٣ – ٣٣٤

[1] – دار الوثائق القومية :– محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠ هـ / ١١٦٨ ق ٨

– الجبرتي – المصدر السابق جـ٢ ص ١٢٠ – ١٢١

[2] الجبرتي – المصدر السابق جـ ١ ص ٢٨٤ : ٢٨٩

ولمزيد من التفاصيل حول الهوارة وشيخهم همام بن يوسف يرجع إلي : –

د . ليلي عبد اللطيف – الصعيد في عهد شيخ العرب همام – الهيئة المصرية للكتـاب سنة ١٩٨٧ ص ١٠٢ وما بعدها .

لضربة قاصمة إلا في عهد علي بك الكبير الذي وجد أن نفوذها وسيطرتها سوف تشكل حجرة عثرة في طريق مشروعة للاستقلال بمصر فضــــرب الهوارة في صعيد مصر وشيخهم همام بن يوسف والحبايبة في القليوبية وقتل شيخهم سويلم وقد أشار نيبور الذي زار مصر سنة ١١٧٥ هــــ / ١٧٦١ ، سنة ١١٧٦ هــ / ١٧٦٢ م إلي نجاح علي بك الكبــــير فــي القضاء علي نفوذ الجبابية حيث لم تدفع المراكب التي استقلها مــا كــان عليها أن تدفعه من سنوات قليلة في دجوة[1] ولم تعد لــــهم قائمــة إلا حينما قدم حسن باشا الغازي حيث أعاد لشيخ العرب أحمد بن سويلم بـن حبيب خفارة الموارد وأصدر فرمانا له بها من بولاق إلي دمياط ورشـيد وأشهر ذلك ولكنه سرعان ما رفعها عنهم والتزم بها رضوان بك نظـير مبلغ ٥٠ كيس يدفعها للخزينة السلطانية سنويا[2] .

علي أن احدي الوثائق المعاصرة لتلك الأحداث تضمنت تعيين مجموعــة من الملتزمين بأمن الملاحة في نهر النيل وذلك ضمن التزامــــهم بــأمن المحلة الكبرى ، وقد جاء فيها ما يلي (من ديوان قدوة الأمــرا الكــرام وعمدة الكبرا الفخام ذوى القدر والاحتشام حضرة أمير اللــوا الشـريف السلطاني على بيك إبراهيم دام عزه وبقاءه حاكم ولاية الغربيــة سـنة ١١٩٣هــ قرر مصطفى الجندي وعبده وأخيه على ومصطفــى وعلـى أولاد أخيه أولاد الجندي من أهالي ناحية المحلة الكبرى في وظيفة تقدمه الغفر بالمحلة الكبرى وناحية صندفا الكشوفية حكم ما هو مقيد بالشـرح الشريف وعليهم الدرك في النيل بناحية المحلة وصندفا ولهم نظير ذلـك تحت غفرهم ١٧ ألف نصف حكم دفتر التحرير المشمول بختم المرحــوم

---

[1] كارستن نيبور – المصدر السابق ص ١٦٤

[2] الجبرتي – المصدر السابق جـ ١ ص ٦٣٥ – جـ ٢ ص ٢٧ .

محمد بيك وخبز الجراية يومياً خمس جرايات خمسة وعشـرين رغيفاً قرص عند نزول الحاكم بالولاية وعليهم بتقـوى الله تعـالى والخـوف والضبط الشافي بالاستقامة ومن يتق الله يجعل له مخرجا ويرزقه مـن حيث لا يحتسب والختم حجة فيه والله تعالى الكريم . يعتمـد فـي ١٢ رمضان سنة ١١٩٣)[1] .

ويمثل هذا النص المهم مفتاحاً يفسر أسلوب إدارة نظام الأمـن فـي النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي ويؤكده ما ذكره نيبور من أن كـل قرية واقعة على ضفتي نهر النيل كان بها عدد من الخفـراء عليـهم أن يبلغوا عن قوارب اللصوص فوراً إذا ما اقتربت من المراكب إلا أنه أشار إلى تجاوزات مختلفة في هذا الشأن[2] .

وعلى هذا تكون مسئولية الأمن في نهر النيل قد أوكلت إلى الأجـهزة الإدارية بالأقاليم وغدا على حكام تلك الأقاليم تدبير رواتب نقدية وعينيـة لهم وبالتالي يكون تحصيل تلك الرسوم والضرائب قد انفصل عن حراسة الأمن وأصبح لجهات أخرى غير الملتزمين بالأمن تحصيل تلك الرسـوم والضرائب ، يبقى جانب هام وهو أن ما كان مخولاً للقوى المحلية لم يكن في حقيقته سوى قبول بنفوذها واعتراف بما خوله لها هذا النفوذ مـن تحصيل عوائد ورسوم لمصلحتها دون الوفاء بمتطلبـات الأمـن التـي تقتضيها مسئوليات تلك القوى وهذا ما ذهبنا إليه .

وقد رصدت بعض الوثائق المختلفة لحـالات فردية اعتـدى فيـها اللصوص على المراكب المارة عبر نهر النيل مستخدمين قوارب خفيفـة وهو ما يدل على أنهم عناصر محلية تسكن قرب نهر النيل أو من بعض أهالي القرى الواقعة على ضفتي النهر وهو ما يشير إلى صحة ما ذكـره الرحالة في حديثهم عن حالة الأمن في نهر النيل وكان أصحاب المراكـب يتذرعون باليقظة وعضلاتهم أو بالسير في جماعات من المراكب صعوداً

---

(1) دار الوثائق القومية :-محكمة المحلة الكبرى سجل ٢٠ لسنة ١١٩٣هـ - ١١٩٤هـ ق ٢٨٤ .

(2) كارستن نيبور : - المرجع السابق ص ١٣-١٤ .

وانحداراً كإجراء عملي في مواجهة إغارة المغيرين[1] ، كما لم يسلم الأمر من احتكاكات بين أهالي القرى وأصحاب المراكب المارة عليهم لأسباب مختلفة[2] .

ثانياً : تقييم عام لأمن الملاحة النيلية :

إن تقييماً عاماً لأمن الملاحة النيلية انطلاقاً من أهميته وأهميتها من حيث نظم كفالته ومدى نجاح الإدارة في مصر العثمانية في ضبطه وظروفه وإيجابيات وسلبيات التعامل مع حالة الأمن من الأجهزة الإدارية والإدارة العثمانية بصفة عامة يقودنا إلى ما يلي : -

١-ارتباط نجاح النظام الأمني المشرف على الملاحة النيلية في القرن السادس عشر الميلادي بشكل عام مع نجاح الإدارة المركزية في القاهرة في بسط نفوذها على الولايات والأقاليم المختلفة وطبيعي أن تتوارى في ظل ذلك النجاح حالات الإخلال بالأمن في نهر النيل كما كان بديهياً أن تلتزم في إطار ذلك العناصر المحلية كالعربان وغيرهم وعلى العكس من ذلك كان من أول نتائج تراجع نفوذ وقبضة الإدارة المركزية وانخراط الأوجاقات العسكرية بالعمل المدني أن بدأت الخلخلة في وضعية أمن الملاحة النيلية وقد شاركت عناصر مختلفة ممن أوليت مسئولية كفالة الأمن وفرض النظام في الإخلال بالأمن في إطار الصراع السياسي وظروفه وتداعياته .

---

[1] العياشي : - ماء الموائد الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية الجزء الأول- طبع حجر فاس سنة ١٨٩٨ صـ ٣٥٧ .

[2] على سبيل المثال نورد بعض أرقام الوثائق المتناولة لحالات فردية اعتدى فيها على المراكب أفراد وجهات وعناصر الإدارة فى بعض القرى وقطاع الطرق من اللصوص وغيرهم :- دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط سجل ٤٥ لسنة ١٠١٥-١٠١٦ ق ١٠١ ، سجل ٣٠ لسنة ٩٩٩ ق ١٢٣ ، سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠-١١٧٢ ق ١٠٩ .
- محكمة الدقهلية سجل ١٤ لسنة ١١١٠ ق ٥٥٨ .

٢- ازدواجية الوظيفة للقائمين على الأمن في نهر النيل حيث اجتمع لديهم الوظيفة المالية كملتزمين ووضعيتهم كمسئولين عن الأمن مما أدى إلى افتئات الدور المالى على الدور الأمنى إضافة إلى أن الـتزام الأمن ضمن مسئوليات الملتزمين الباطن ومعظمهم كان من عناصر محلية تعيش في إقليم عملها أدى إلى تزايد نفوذ هؤلاء الملتزمين من الباطن وبشكل جعلهم ومن يختلفون حولهم يمثلون نواة للعناصر المحلية التي تهدد أمن الملاحة النيلية في أواخر القرن ١٧ الميلادي وطوال سنوات القرن التالى وساهم في ذلك تراجع آلية المراقبة والمحاسبة من الأجهزة الإدارية لتلك العناصر من ملتزمين وخارجين على القانون .

٣- ظل العربان عناصر خارجة ومؤثرة ليس على أمن الملاحة النيلية وإنما على الصراعات والتركيبة السياسية خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي وفشلت وسائل احتواء تلك العناصر في الوجه البحري وفي صعيد مصر ابتداءً بالمطاردة وانتهاءً بالاعتراف بنفوذها وسلطانها ويمثل إقرارها على خفارة النيل وحراسة المراكب وضمان أمنها اعترافاً صريحاً بالعجز عن كبح جماحها .

٤- ألقى التخلخل السياسي والصراع الدامي على النفوذ وتراجع نفوذ الباشوات واختراق البكوات المماليك للأوجاقات العسكرية بظلاله القاتمة على أمن الملاحة النيلية باعتبارها ميداناً مهماً من ميادين الصراع والتنافس والبحث عن النفوذ .

٥- يمثل لجوء المراكب وأصحابها إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس ورضوخهم لسداد ما فرضته العناصر المهددة للأمن من إتاوات إدانة صريحة ودلالة واضحة على فشل الدور الذي قامت به الأجهزة الإدارية في القاهرة وانتهاءً بتوابعها في الأقاليم في القيام بهذا العبء على أهمية وقد امتص أصحاب المراكب آثار ذلك برفع أسعار النقل وتحميل التجار لتلك الأعباء والتعامل مع تلك الحالات كأمر واقع لا مناص منه دون أن يعولوا كثيرا على غضبة الأجهزة الإدارية أو ضمانها لأمنهم وسلامة مراكبهم وما عليها .

٦- يرجع فشل الإجراءات البديلة التي لجأت إليها الأجهزة الإدارية في الأقاليم والمتضمنة لإلزام كل قرية متضامنة متكافلة بأمن المراكب المارة في نطاقها لعدم وجود الحافز القوي لأداء ذلك الدور فلم تكن بعض الإعفاءات التي حظيت بها تلك القرى لتمثل حافزاً كبيراً لأداء ذلك الدور على أهميته وقد أدركت الإدارة المحلية والمركزية ذلك فاتجهت في نهايات القرن ١٨ الميلادي إلى منح العناصر المسئولة عن أمن الملاحة النيلية رواتب مادية وعينية وهو تطور هام في أسلوب معالجة الأمن وكفالته في نهر النيل على عكس ما كان معمولا به قبل ذلك حيث كان للقائمين على الأمن أن يتقاضوا رسوماً ممن يستظلون بحمايتهم دون أن تقدم لهم الخزنية السلطانية أي رواتب نقدية أ, عينية فيما يمكن أن نسميه تمويل ذاتي للأجهزة الأمنية .

٧- إن سكوت الوثائق عن تعويضات من أضيروا من جراء الاختلال الأمني من أصحاب المراكب والمسافرين على عكس ما رصدته الوثائق في المحاكم المختلفة لتعويض المضارين من السرقة في المدن كالقاهرة ودمياط والإسكندرية وغيرها ليؤكد أن الجانب الأكبر من الإخلال الأمني لم يكن تمثيل فى نهب المراكب وسرقتها بقدر ما كان يتمثل في فرض إتاوات على حركة المراكب وعلى منقولاتها واضطرار أصحاب المراكب ومنتفعيها للتعامل مع ذلك بأداء تلك الإتاوات .

الخاتمة

غاية القول فيما ألمت به فصول هذا الكتاب أن أهمية النيل كطريق ملاحي وتجاري أكسبته من المزايا ما تضاءلت إلى جانبه السلبيات الناشئة عن طبيعة المجرى وإفرازات التراجع الإداري والأمني والعسف الضرائبي وقد وازت تلك الأهمية أو كادت ما يجود به النيل لمصر إنساناً وزراعة واقتصاداً من الماء والخصب والنماء .

وقد ورثت الملاحة في نهر النيل كصناعة وحرفة ودور ونظم خبرات وتقاليد عبر العصور المختلفة التي سبقت الفترة العثمانية بما يمكن أن نسميه تراكماً في المعارف والخبرات دفع هذه الصناعة وما عرفته من حرف مختلفة إلى استيعاب متغيرات الأحوال وطبيعة النشاط على مستواه المحلي دون المستوى الخارجي الذى اتسعت خطوات التقدم في صناعة الملاحة فيه .

وكان من نتائجها الكشوف الجغرافية الجديدة التى أعقبها اتساع النفوذ الغربي بشكل غير مسبوق ورغم ذلك فإن عناصر النشاط الملاحي في مصر كانت رافداً مهماً ومؤثراً دعم الجهد العسكري والاقتصادي للدولة العثمانية في صراعاتها العنيفة في أوروبا وروسيا ، لكنها في الوقت نفسه قد استغرقت نفسها في نمط من الرتابة التقليدية بات معه التغيير والتطوير الواجب الذي يفرضه الامتداد الزمني والمستجدات من العلوم والمعارف أمراً غير ملموس وأثراً غير محسوس .

وقد كفلت الملاحة النيلية في مصر العثمانية لأهلها صناعاً وربابنة ونوتية ومستثمرين عوائد هامة كانت ذات فضل كبير في استمرارية النشاط والصناعة وقد دل على ذلك حرص الأسر الممتهنة لها على توارث الحرفة والصناعة كما دل عليه اتساع وتنوع فئات المستثمرين الذين أغرتهم تلك العوائد المجزية ، ورغم افتئات عناصر مختلفة على

تلك العوائد من الضرائب الرسمية وغير الرسمية وما شابها من التكاليف والعوائد والمغارم والحمايات إلا أنه بقـــى مـــن الجـــدوى الاقتصاديـــة للاستثمار في الملاحة النيلية ما ظل عنصر إغراء للمستثمرين احتفظ لها بالاستمرارية والدور .

ولا ريب أن تلك الأعباء والتكاليف على اختلافها كانت نتيجة مباشرة لاختلال النظام الإداري ومناخ الصراع السياسي والفتن والدسائس التـــي عرفته مصر العثمانية في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وطـــوال سنوات القرن الذي تلاه في ظل انشغال الدولة العثمانية عن ضبط الأمور في ولاية مصر بصراعاتها الطاحنة في أوروبا وروسيا ، وكـــان ذلـــك مدعاة للمتنفذين من العسكريين والبيوت المملوكية وغيرهم إلى تكريـــس تلك المنافع وزيادتها في ظل الصراعات الداخلية على النفـــوذ والحاجـــة الماسة والدائمة لتلك المغارم والعوائد لاصطناع الأعـــوان واتقـــاء كيـــد المنافسين والطامعين .

وقد عرضنا تفصيلاً لتلك الأعباء والمغارم التي لم تفد منها الخزينـــة السلطانية كثير فائدة وإنما وجدت طريقها إلى جيوب أصحاب النفوذ مـــن رجال الأوجاقات العسكرية وغيرهم ، ورغم أن البدايات المبكرة للفـــترة العثمانية في مصر قد سجلت نجاحات ملموسة في مجال كفالة الأمن فـــي نهر النيل وفروعه إلا أنه من الملاحظ ارتباط ذلك النجاح بوضعية الإدارة العثمانية في مصر ومدى إحكامها لقبضتها على الأمور إضافة إلى المناخ السياسي العام والبنية السياسية والاجتماعية الملائمة .

وكان طبيعياً أن يتزامن اتساع حالات التهديد للملاحة النيلية كحركـــة ودور مع تراجع القبضة العثمانية وتفشي الفساد الإداري الذي فتح البـــاب على مصراعيه لقوى محلية من البيوت المملوكية ومن داخلهم وداخلتهم من الأوجاقات العسكرية ومن دار في فلكهم من العربان وغـــيرهم لكـــي تفرض نفوذها ونظامها الذي تحدده طبيعة ذلك النفـــوذ ومـــدى تـــأثيره وتأثره بالمناخ السياسي العام وبالقوى المنافسة والمناوئة .

وقد عرضنا لظروف ذلك وما افترض من نظم أمنية ومـــا أفرزتـــه الممارسة من ثغرات وسلبيات وما اتخذ من بدائل وتدابير لمعالجة ذلـــك الخلل ثم قيمنا ذلك من حيث إيجابياته وسلبياته وتداعياته ، على أنه يبقى التأكيد على أهمية واتساع الدور الذي اضطلعت به حركة الملاحة النيليـة في مصر العثمانية على المستويين المحلي والخارجي في مجمل النشـاط الاقتصادي والإنساني بشكل يصبح معه القول أنها كانت مـــرآة صادقـــة عكست أحوال مصر في العصر العثماني إلى حد كبير .

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين



أولاً ملحق ببعض أسماء المراكب والقوارب وآلاتها وتجهيزاتها

(أ) أسماء المراكب والقوارب وخصائصها :

- **الإشكيف** : هي مراكب مخصصة لحمل بضائع ذات أحجام مختلفـة ومنها ما يستخدم في نهر النيل ومنها أحجام كبيرة كانت تعمل فـي البحر المتوسط عرفت باسم الإشكيف المالحي ، وقد عرف نهر النيل أنواعاً من الأشاكيف منها الإشكيف البنوانـي والإشـكيف النيلـي والفروق بينهما طفيفة.

- **البيليك** : استخدمت هذه النوعية في بعض مراكب النزهة العامـة في الاحتفالات والأعياد ، كما استخدمت في نقل الجنود وقد قصرهـا دوزي على المراكب الحربية فقط .

- **البوقيري** : سميت بذلك الاسم وبالباقوري وهي منسوبة لأبي قـير شرقي الإسكندرية وهي أنواع من مراكب نقل الحبـوب والبضـائع متوسطة الحجم ومنها أنواع ذات حمولة صغيرة وبعضها يسـتخدم في الصيد .

- **الأتفيني** : يعرف أيضاً باسم المراكب الفلوة وهو نوع من المراكـب صغيرة الحجم التي كانت تعمل في فرع رشيد وتنسب إلى أدفينا التي اشتهر صناع ناحيتها بصناعة ذلك النوع من المراكب وقـد أبدلـت العامية حرف الدال إلى التاء.

- **الجروم** : مفردها جرم وهي زوارق مسطحة صغيرة الحجم كـانت تستخدم لخروج ودخول البضائع في بوغاز دمياط حين يصبح دخول المراكب الكبيرة من عرض البحر إلى مجرى النـهر بحمولاتـها أو خروجها أمراً محفوفاً بالمخاطر وذلك للترسيبات التي أعقبت توعـير الظاهر بيبرس للبوغاز منعاً للسفن الحربية الصليبية من الدخول إلى

نهر النيل ، وكانت مواسم استخدامه هي فصلا الشتاء والربيع وهي مواسم التحاريق التي ينخفض فيها مستوى ارتفاع الماء في نهر النيل وصممت الجروم بطريقة مسطحة لتلائم ذلك.

- **الحراقات** : عرفت أيضاً بالحراريق ومفردها حراقة ورغم أن تلك التسمية أطلقت في الأصل على أنواع حربية إلا أنها استخدمت في العصر المملوكي لنزهة الأمراء والسلاطين حيث كانت تطلق منها الألعاب النارية ، إلا أن الخاصة من الأمراء وغيرهم استخدموا أنواعاً أخرى لملاهيهم في العصر العثماني بينما استخدم العامة من الناس ذلك النوع في الاحتفالات والنزهات .
- **الزهيري** : هي أنواع بيضاوية الشكل مسطحة القاع ذات مقدمة ومؤخرة مرتفعتين ولها شراع واحد في منتصفها يتكون من صاري وقارية فقط ، ومنها أنواع صغيرة وأخرى متوسطة الحجم وبها فروق طفيفة وينسب بعضها إلى أماكن صناعته مثل الزهيري البدراوي أو إلى أنواع أخرى مشتركة معه في الوظيفة مثل الزهيري العقب ، والمراكب من نوع الزهيري على الإجمالي شبيهة بالسمك البلطي في شكلها العام وسريعة الحركة وذات حمولات من صغيرة إلى متوسطة وملائمة للعمل في المياه ذات الأعماق الضحيلة .
- **الشختور** : أنواع من المراكب التي كانت تعمل في البحر المتوسط ولكن منها ما كان ذا أحجام أقل ويعمل في النيل وعرف باسم الشختور البنواني ويجمع الشختور على شخاتير ، والنوع النيلي منه له صاري واحد في الوسط والنوع المالحي له صاريان كل صاري من قائم خشبي واحد معلق عليه الشراع ويستخدم الشختور في النيل لنقل البضائع والركاب ومنه ما يستخدمه الناس في النزهات والأعياد
- **الأطواف** : جمع طوف وهو أنواع بدائية عبارة عن قرب أو أواني من الفخار يحكم إغلاقها وتربط ببعضها بإحكام ويوضع على سطحها أخشاب من النخيل خفيف الوزن أو أعواد من القصب أو الغاب

ويدفعها أصحابها بالمداري أو أعواد الخشب بعد أن يضعوا على سطحها بضائعهم .

- **العشاري** : جمعها عشاريات وهي مراكب لنقل البضائع وكانت في العصور التي سبقت العصر العثماني تستخدم للسلاطين والأمراء لرحلاتهم وتنزههم وتتكون من طابقين يعمل في السفلي منهما الجدافون والبحارة وفي العلوى يقيم السلاطين والأمراء وأتباعهم وكانت تتسم بالزينة البالغة والرياش ، ولكن النوع الذي عرفته الفترة العثمانية من العشاريات كان خاصاً بنقل الحبوب والبضائع المختلفة والحطب .
- **العقب** : كانت مراكب تشبه العشاريات في الشكل والوظيفة حيث استخدمت للزينة والنزهات ثم تحولت إلى نقل الحبوب والبضائع وإن شهد العصر العثماني بعض أنواع منه كان كبار الأمراء يستقلونها في رحلاتهم واستخدمت مراكب العقب لنقل البضائع والمسافرين ومن أنواعه ما عرف باسم العقب الزهيري .
- **الغزالي** : هو أحد أنواع المراكب المسماة بالقياسة له مقدمة عريضة ومرتفعة تعلوها مقدمة طويلة وشبه مقوسة ترتفع إلى حوالي مترين ويسمى الجزء السفلي من المقدمة بالباطوسي والجزء العلوي المرتفع يسمى البرق وهذا النوع كان منتشراً في نيل الوجه القبلي .
- **الفلايك** : مفردها فلوكة وهي أنواع صغيرة الحجم تستخدم في المعادي أو في النقل الخفيف وفي الصيد ومنها أنواع صغيرة تربط على ظهر المراكب كبيرة الحجم أو تجرها لتنقل البحارة إلى الشواطئ خشية جنوح المركب في حالة اقترابها من الشاطئ وتتميز تلك النوعية من المراكب بأنها بيضاوية وعريضة ومسطحة ولها شراع واحد .

- **القوارب** : مفردها قارب وهو مركب منه صغير الحجم ومنها المتوسط وبعضها يستخدم في المعادي لنقل العابرين وبعضها في النقل الخفيف والصغير منها يتبع المراكب ذات الأحجام الكبيرة لاستخدامات البحارة ويصنع البعض من الخشب كما يصنع من الحديد

- **القياق** : مفردها قايق وهي في الأصل زوارق صغيرة لنقل الركاب في المعادي ثم تحولت التسمية إلى مراكب النزهات ، وقد حرفت العامة تلك التسمية إلى كيك وأصبحت تطلق على الأنواع الصغيرة المستخدمة في نقل الركاب في المعادي وفي الصيد وتستخدم فيها المجاديف وهي ذات مقدمة مدببة بغاطس صغير في الماء ويستخدم بعضها شراعاً صغيراً واحداً .

- **القنجيات** : مفردها قنجة وهي مراكب للزينة ذات رياش وزخرفة زائدة وهي ضخمة الحجم وسريعة الحركة وخفيفة وتستخدم المجاديف إلى جانب صارية أو صاريتين ومنها ما هو مكشوف ومنها ما هو مغطى وقد استخدمها كبار الأمراء في مصر العثمانية للزينة والنزهات ثم عرفت منها أنواع تحمل المسافرين في النيل وبمؤخرة هذا النوع غرفة أو غرفتان للمسافرين وتسير بسرعة كبيرة وقد ذكر البعض أنها تقطع مسافة من القاهرة إلى الإسكندرية في ٢٤ ساعة وذلك لخفتها وتسطيحها وكان ذلك يجعل الريح الشديدة تشكل خطراً عليها .

- **القياسات** : مفردها قياسة وهي مراكب مسطحة بطيئة الحركة تستخدم في النيل وهي أكثر الأنواع شيوعاً وقد صممت بهذا الشكل لتناسب تغير مناسيب المياه في نهر النيل وتناسب اختلاف مناسيب الأعماق وتستخدم في نقل البضائع والحبوب والمسافرين ومنها أنواع مختلفة مثل القياسة التي بترس وهي ذات خلفية عمودية تلحق بها الدفة مباشرة أما القياسة التي بسنة فهي ذات امتداد في مؤخرة المركب يصل إلى حوالي ثلثي إرتفاع المؤخرة وهذا الامتداد تركب عليه الدفة حيث تلحق بالامتداد الذي يطلق عليه السنة وترتبط

الدفة مع السنة بجزء يسمى الوسطانية ، وللمراكب القياسة شراعان أحدهما في الثلث الأولى ويسمى ترنكيت والثاني في الجزء الخلفي ويسمى راندة .

- **المعاشات** : مفردها معاش وهي مراكب ضخمة الحجم كانت في الأصل لنقل الحبوب والبضائع ثم تحولت إلى نقل الركاب وبها قمرات مختلفة لإقامة الركاب في السفر الطويل وقد ذكر العياشي أن خطاً ملاحياً كان يربط بين دمياط والقاهرة ينقل المسافرين حيث تقوم رحلتان أسبوعياً من دمياط يومي الإثنين والخميس ، وللمعاشات صاريتان أو ثلاث من النوع المثلث .
- **المعادي** : مفردها معدية وهي مراكب مسطحة تعمل بين ضفتي النهر في أماكن معلومة لنقل العابرين من إنسان وحيوان وبضائع وتعمل بالمجاديف وبالأشرعة وتطلق تسمية المعدية على كل مركب تعمل في تلك الوظيفة رغم أنواعها المختلفة حيث غلب اسم المكان على نوع المركب وكانت أنواع مختلفة تعمل في هذا النشاط كالشختور والفلوكة والجروم والقوارب .
- **النقاير** : مفردها نقيرة ومنها أنواع كانت تستخدم لنقل البضائع والركاب بين الإسكندرية ورشيد وأنواع أخرى كانت تستخدم للنقل الخفيف في نهر النيل ، وصممت تلك المراكب بشكل مسطح لمراعاة اختلاف المناسيب وضحالة بعض الأماكن في نهر النيل وإن كان ذلك قد شكل أخطاراً على تلك النوعية .

••••••••••••••

تمت الاستعانة في هذا الملحق بمصادر ومراجع وثائقية وغير وثائقية منها على سبيل المثال :-

١- وثائق المحاكم الشرعية لدمياط ورشيد وبولاق ومصر القديمة والدقهلية .

٢- القلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا – القاهرة ١٩٦٣ م .
٣- المقريزى : – المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار – طبعة دار صادر بيروت .
٤- كتابات الرحالة العرب كابن بطوط وابن جبير والعياشى والحسن الوزان .
٥- كتابات الرحالة الاجانب مثل سافاري وسونيني وبراون وفانسليب ونيبور وكلوت بك وغيرهم .
٦- كتاب المؤرخين للفترة العثمانية مثل ابن أبي السرور البكري وأحمد شلبي بن عبد الغني والقينالي والدمرداش والجبرتي وغيرهم
٧- الكتابات الحديثة حول هذا الموضوع مثل :
أ – د. محمد حمدي المناوي – نهر النيل في المكتبة العربية القاهرة سنة ١٩٦٦م .
ب – د. درويش النخيلي – السفن الإسلامية على حروف المعجم جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ .
٨- لقاءات مع كل من الرايس الأباصيري إبراهيم حبه ، والرايس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن والرايس أبو العزم أبو العزم العرابي .

(ب) **مكونات وتجهيزات المراكب ومصطلحات النوتية :**

- **أبليز :** يطلق على الحبال التي تربط الشراع بـالجزء الخشبي الأعلى من الصاري المعروف بالقارية ومعه حبلان إضافيان أحدهما اسمه (الدفين) ويطوى عليه الشراع ليحميه مـن التمـزق حيـن يجذبه النوتية لأعلى أو لأسفل ، والثاني يسمى (الاسقالة) وهـو خارج الشراع والأبليز هو الحبل الأساسي والثلاثة يربطون الشـراع بالقارية .
- **اسقالة البر :** هي لوح سميك من الخشب تتراوح أطواله بيـن أربعة وعشرة أمتار يوضع طرفه على المركب عند رسـوها علـى الشاطيء والطرف الآخر على اليابسة لتكون عليه حركـة الصعـود والنزول من وإلى المركب .
- **الأطراف :** هي الأحبال المصنوعة مـن الكتـان او القنـب أو الحديد التي تمتد من الصاري إلى حافتي المركب وهي تحكم الشراع في حالة هياج الرياح وتحدد تلك الأطراف بنوع المادة المستخدمـة فيها فتسمى أحياناً (أطراف القنب) وأحياناً (أطراف الحديد) كمـا تسمى عند بعض النوتية باسم آخر هو (المهدات) .
- **بأرطوس :** هو غرفة أمامية فى مقدمة هيكل المركـب أو فـي مؤخرتها لحفظ أمتعة وأطعمة النوتية والمسافرين ويعرف عند بعض النوتية باسم (الخن) .
- **باطوسى :** هى ألواح خشبية عريضة توضـع علـى طـرف المركب ليسير عليها النوتية عندما يستخدمون المدارى يدفعها إلـى القاع عكس اتجاه المركب لتسييرها عندما تسكن الريح .
- **البكر :** مفرده بكرة وهى عجلات خشبية توضع عليها الحبـال المطلوبة لتسيير المركب وفى الأشرعة لتسهيل حركة تلك الحبال .
- **البطنسة :** هى ألواح من الخشب تركـب فـى أعلـى جـوف المركب فى المقدمة والمؤخرة لتوضع عليها الحمولات الزائدة مـن حاويات البضائع أو الحطب أو غير ذلك .

- **بيلمان** : هو حاجز خشبي يفصل بين الخن سواء الذى يقع فى مقدمة المركب أو فى مؤخرتها وبين عنابر المركب التى تمثل تجويفه ويسميه بعض النوتية بعد حذف النون (البيلما) .
- **الترنكيت** : هو أحد أنواع الأشرعة المثلثة الشكل من أعلاه مقوس من أسفله ويوضع كشراع أمامي للمراكب ذات الشراعين من أنواع القياسة .
- **جاغوص** : هو فاصل خشبي يقسم تجويف المركب الذى تشحن منه البضائع إلى عنبرين أو ثلاثة بحسب سعة المركب ويوضع للفصل بين كل عنبر فى حالة تنوع الشحن وفى حالة وجود جاغوصين فى المراكب الكبيرة يسمى الأول بالمسند الأمامي والثاني يسمى بالمسند الخلفي .
- **جامور** : هو قطعة من الحديد فى آخر الصارى يربطه بالجزء الخشبى الأعلى الذى يربط به الشراع وهو القاربة ليشكل الصارى والجامور والقارية العمود الخشبي للشراع.
- **جسطمان** : هو عبارة عن قائم من الخشب المثبت فى صدر هيكل المركب وتربط فيه المرساة لتثبيت المركب بإلقائها كثقل من الحديد عند الحاجة لذلك .
- **الحاصل** : هو خنزير من الحديد تربط فيه المرساة من جانب ويربط طرفه الآخر فى الجسطمان .
- **حشوة** : تطلق على الترسيبات الطينية من الطمى فى مجرى النيل والتى تختفى تحت سطح الماء بعد انتهاء الفيضان وتمثل خطراً داهما على المراكب ولا وسيلة لدفع خطرها إلا انتباهة الرايس وقوة إبصاره .
- **الدفة** : هى الجزء الخشبى المتحرك فى مؤخرة المركب والذى يوجه من خلاله الرايس حركة واتجاه المركب يمينا ويسارا وتتكون من جزئين أولاهما الجزء الذى يلى جسم المركب ويثبت فيه ويسمى (الأم) وهو بارتفاع تلك المؤخرة ثم الجزء الثاني الذى يمتد طولا

في المياه وهو المكمل ويسمى (الريشة) وتصنع الرفة عادة من أخشاب الكافور .

- **الدومس على الأبلاطس** : هى ألواح من الخشب تغطى قاع المركب ويصبح بذلك مستويا جاهزا لحمل الحبوب أو مختلف البضائع وترفع تلك الدوامس لرفع الماء المتسرب فى أسفل هيكل المركب بصفة دورية .
- **الدوامس الفادار** : هى ألواح خشبية عريضة يوضع طرفها فى جوف عنابر المراكب ويوضع الطرف الآخر على جانبي المركب ليسير عليها الحمالون والنوتية عند الشحن أو التفريغ ، ويسمى المركب المكتملة دوامسه فى الوثائق (مدومس سفلا وعلوا) وذلك إشارة إلى إكتمال نوعى الدومس فيه .
- **الرغلة** : هي ألواح من الخشب توضع على حافتي المركب في حالة زيادة الحمولة التي يختفي معها معظم هيكل المركب في الماء لمنع رذاذ الماء الناشيء من الأمواج من التسرب إلى الحمولة ويسمى النوع المكون من لوح خشب واحد بالبرق ويرتفع عدد الألواح في المركب الغزالي إلى ستة ألواح .
- **زنجير** : استخدمته الوثائق بنفس الاسم وتبين أنه جنزير من الحديد ومنه أنواع مختلفة الأسماء بحسب حجمها كالحاصل للجنزير الكبير الحجم و (البرايص) للجنزير الرفيع الذي يوضع في القرون الحديدية للمرساة للمساعدة في جذبها من القاع .
- **الشمعة** : هو قوائم بارتفاع حوالي ثلاثين سنتيمتر فوق مقدمة المركب أو مؤخرتها وتربط فيها الحبال .
- **الشواحى** : هي الإسقالة المزدوجة المكونة من لوحين من الخشب يسمحان بعرض أوسع وبالتالي زيادة الأمان للحمالين والنوتية عند الصعود والنزول للمركب وبصفة أكثر عند عمليتي الشحن والتفريغ .
- **الصاري** : هو القائم الخشبي الرئيسي الذي يحمل الشراع ويصنع من خشب التوت أو الكافور ويسمى الصاري الذي يصنع من

الخشب الأبيض باسم (صاري شوح) وهناك أحجام صغيرة من الصواري تستخدم في حالات السفر الطويل .

- **العويل** : هو حبل رفيع يستخدم لضم الشراع وطيه عند توقف المركب .
- **قارية كبيرة** : هي قائم من الخشب وتمثل الجزء الخشبي الأعلى من الشراع المرتبط بالجزء السفلي وهو الصاري ، والقارية تتكون من ثلاثة أجزاء الجزء السفلي المرتبط بالصاري ويسمى المقدم ثم الوسطاني والجزء العلوى يسمى الأوضمة .
- **القلع** : هو فى اصطلاحات النوتية اسم للشراع وله أنواع منها (القلع اليلكن) وهو شراع صغير يوضع في الصاري الأمامي للمركب لمساعدة الشراع الرئيسي ، ونوع آخر هو (قلع شقليوة) وهو شراع مثلث الشكل يستخدم في أنواع صغيرة الحجم من المراكب كالقوارب والفلايك والكيك .وينقسم القلع إلى أطراف ثلاثة هي (الميس) وهو الطرف الأعلى للقلع و (القرشة) وهي الطرف الأسفل من القلع و (الزند) وهو الطرف الذي يربط في جسم المركب من المؤخرة وذلك لإحكام الريح داخل القلع .
- **قطيرة** : تطلق على القارب الصغير الملحق بالأنواع الكبيرة من المراكب والذي يجر بربطه إلى تلك المراكب ويستخدم في توصيل النوتية والرويسا إلى البر في حالة الخطر أو لقضاء حاجاتهم وسمي بذلك نسبة إلى عملية قطره خلف المركب .
- **قمرة** : هي حجرات خشبية في سطح المراكب المخصصة لنقل المسافرين أو البحارة فقط والمعروفة باسم (المعاش) وهي لإقامة هؤلاء المسافرين ويعضها في المراكب (الزهيري المعاش) التي تعمل في نقل البضائع إلى جانب نقل الركاب .
- **الكلاب** : مفردها كلب وهى أطراف من الحديد تنتهي إليها حبال الأشرعة لتربطها بجسم المركب أو بالصاري أو بالقارية لضمان إحكام ذلك الرباط وهي حلقة من الحديد المثبت في جسم المركب .

- **اللبان** : هي حبال تربط في صاري المركب يدفع بها الرايـــس إلى أشداء النوتية لكي ينزلوا إلى الشاطىء المحاذية لـــه المركـب وذلك لكي يقوموا بجرها سيراً على أقدامهم عند سكون الريح .
- **اللموين** : هو حبل من الكتان طوله من متر إلى مترين مهمته ربط الشراع بطرف القارية وهي الجزء العلوي المعلق على صاريـة المركب .
- **مجاديف** : مفردها مجداف وهو قائم من الخشـب الأسـطواني يثبت أعلاه على جسم المركب أو القارب بشكل يسمح له بالحركة من خلال بروز خشبي معد لذلك يسمى (الصباع) ويمتد المجداف مـن الجزء الذي يتحكم بها النوتي في المجداف ويسمى (الزند) إلى أن يصل إلى الماء فيتحول إلى شكل خشبي عريض يسمى (الرشاشة) وهو يصنع بسمك أقل ليسهل عملية ولوج المجـداف إلـى المـاء وخروجه منه .
- **المداري** : مفردها مدراه وهي قوائم طويلة من الخشب تنتـهي بسن من الحديد تسمى (الجزة) ويعتمد النوتية على دفعـها إلـى الأرض بأذرعتهم لمنع اصطدام المركب بالشاطىء أو إبعادها عـن الأماكن الضحلة أو لتسير المركب بدفعها إلى قاع النهر عكس اتجاه المركب عند سكون الريح .
- **المرساه** : هى ثقل مـن الحديد له أربعة أسنة من الحديد تسمى (خطاف) ومهمتها تثبيت المركب في مكان واحد بإلقاء هذا الثقـل في الماء وهي مربوطة بجنازير إلى جزء خشبي في صدر المركـب هو الجسطمان .
- **مقعدة** : هي أماكن لجلوس النوتية لطعامهم وشرابهم بسـطح المركب .
- **الملتوى** : هو حبل يربط في أعلى الشراع وطرفه أسفله يتحكم فيه الرايس والنوتية لضبط الشراع في اتجاه الريح ، ويسمى هـذا الحبل عند استخدامه في مؤخرة المركب باسم (المسين) ويكـون من الكتان أو الحديد ويركب على بكر لتسهيل حركته .

- **الماطة** : هو رباط القارية الخشبية أعلى الصاري في الجسطمان في مقدمة المركب وهذا الرباط من الحبال المتحركة على بكر إثنـــان منها في الجسطمان والآخر في القارية .
- **الوحسة** : هي المرسى التي تستخدمها المراكب عنـــد عمليـــة العبور بين ضفتي النهر لنقل الناس والبضائع والمواشي وغير ذلـك، وهي بذلك مرادفه للموردة .
- **الوسقة** : تطلق تلك التسمية على حمولة أي مركب كما تطلـــق على سعتها وهي بذلك تشمل ما يمكن حمله في عنابر المراكب .

•••••••••••••••

- تضمنت الوثائق أسماء لتجهيزات وأدوات تم تفسير القدر الأكبر منها على النحو السابق بالاستعانة بمجموعة من الرويسا المشار إليـــهم في مقابلات أجريتها معهم في تواريخ مختلفـــة تقـــع فـــي شـــهري أغسطس وسبتمبر عام ١٩٩٨م وذلك لطبيعـــة هـــذه المصطلحـــات باعتبارها من مصطلحات النوتية الخاصة المتعلقة بتلك الحرفة ولـــم نعن برصدها فقط وإنما تفسير طبيعة كل مصطلح وأنواعه والوظيفة التي يقوم بها في المركب سواء باعتباره جزءاً من الهيكل أو مـــن التجهيزات .
- غير أن عدداً آخر من المصطلحات لأسماء أدوات وتجـــهيزات لـــم نتمكن من تفسيرها ويبدوا أن أسماءها تغيرت أو اســـتحدثت أدوات حلت محلها ولذلك آثرنا عدم ذكرها ودليل ذلك ما أوردناه على لسان مجموعة الرويسا الذين رجعنا إليهم من مترادفات للشيء الواحد وما يبدو أنه تكرار في بعض الوظائف لأكثر من تسمية .

ثانياً وثائق لم يسبق نشرها

(الوثيقة الأولي)

١- **النص** :-

(في يوم السبت المبارك سابع عشرين شهر جمادى الثاني من شهور سنة ١٠٥٣هـ ، لدى مولانا الحاكم المشار إليه بمحضر الكتخدا فخر الأغوات المقربين عمدة الكبرا المفخمين الأمير محمود أغات ترسايل السلطانية حالا زيد قدره وفخر أمثاله الأمير نذير الكتخدا بساحل مصر القديمة والزيني حسين العزب المعين للمركب الزهيري الآتي ذكوه فيه عن مستحفظان قلعة مصر المحروسة جامكيته أوضباشا عتامنه ثلاثة في بلوك أحدى عشرا أشهد عليه الرايس محمد المدعو جلبي بن أحمد عرف بزيان البرلسي شهوده الأشهاد الشرعي وهو بالصفة المعتبرة شرعا أنه تسلم في يوم تاريخه جميع المركب الزهيري الصغير الدراوي المعروف برياسة الرايس عاشور سابقاً وجميع ما فيه من العدة والآلات وهي صاري شوح كبير وأربعة عشر طرفا بجميع كلابها وفرقياتها وبارطوس واحد وقلع كبير وثلاث قرايات كبار مقدمين ومؤخرين وثلاث جصطمانات أحدهم مشقوق قسم للبرق فكان شوحيان شوح مفرد وجصطمين شوح واحد وقايم زرزوري واحد وثلاثة أقاطير حلفاد ملتوي وجوزين اثنين زرزوري وجوزين اثنين بغير حبال فيهم وزوج طلبات مذبوحة وزوج دوامس فادار وللصاري الكبير المذكور أعلاه والألبان والأباير والملتوي خمسة كاملة معدة لذلك وتقريط للقارية الكبيرة من القنب واحد وقطعة أباير واحدة وعويل واحد ومهدات اثنين ومعين واحد وزرزوري وباريه واحدة وعويل واحد وملتوي وصقالة بر واحدة ومرساتين من الحديد كاملتين الأسنان وعشرة مجاديف وإحدى عشر مدراه منهم واحدة مكسوة ودفة للزهيري المذكور كاملة الحدايد وهو كامل العدة والآلة والأطراف ومجاري الريح على العادة مسدود الجوبين مغطى جميع الأخفاف مدومس سفلاً وعلوا وبه أيضا عدة قياسة التبع

وهي قلع قرون وصاري صغير وقريتان إثنتين مقدم ومؤخر وشـــوحين مقرنين لها وصقالة بر ودفة لها كاملة الحدايد كل ذلك أيضاً بـــالزهيري المذكور لقياسة المذكورة وجميع خمسة ملويات للحب وكيلتيـــن للحـــب وربعين معدين للكيل وختمين للحب وقصعة كبيرة وجنزير صغير وجميع ما في الزهيري المذكور من صحونه نواتيـــة وجميـــع تبعـــه القياســـة المطلوب للزهيري المرقوم يتبعه للسفر مقبلاً ومبحراً صالح لذلك بجميـــع ما يحتاج إليه الحال مما ذكر أعلاه تسلم ذلك كله الرايس محمد المدعـــو جلبي المذكور تسلماً شرعياً وصار ذلك بجميعه في تسلمه وعهدته لجهة السلطنة الشريفة وعليه الحفظ والصون لجميع ما ذكر فيع أعـــلاه مـــن الزهيري المذكور والقياسة المرقومة وما شرح فيه مـــن العـــدة والآلات والحبال والأطراف والحديد المرقوم ذلك كله أعلاه أسوة أمثاله في ذلـــك إشهاداً شرعياً صدر بحضور المذكورين أعلاه وبحضور الشيخ العمـــدة شمس الدين محمد القلعي الكاتب على الرهونات بساحل مصـــر القديمـــة والمحترم المعلم حسين المعرف بالشون العامرة وإطلاعـــهما علـــى مـــا تسلمه الرايس المذكور من ذلك كله الإطلاع الشرعي وثبت الإشهاد بذلك كله لدى مولانا الحاكم المومي إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شـــرعياً وبه شهد وجرى في تاريخه .

كاتبه: عبد الرحمن الحنفي أحمد بن خضر الوفائي

٢- **مصدر الوثيقة :** - محكمة مصر القديمة الشرعية - سـجل رقـم ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـــ -١٠٥٦ هـــ وثيقة رقم ٦٧.

٣- **ما يستفاد من النص :-**

- رصدت الوثيقة لنوعين من المراكب هما المركب الزهيري والمركـــب من نوع القياسة وتجهيزاتها والأدوات المستخدمة فيها ومعظمـــها تـــم شرح طبيعته وأهميته والبعض الآخر لم نجد له تفسيرها ربما لاختفـــاء التسمية وشيوع أخرى محلها .

هذان المركبان من المراكب التي تمتلكها الدولة (**مراكب السلطنة الشريفة**) وقد عرضت الوثيقة لأسلوب تشغيلها من خلال إسناد ذلك لأحد الرويسا وتسلمه بشكل رسمي لكل ما بها من أدوات ومسئوليته عن حفظها وكذلك للجهات المشـــرفة علـــى ذلـــك وهـــي (**أغات الرسايل**) والجاويش الذي عليه أن يصطحب المركبين في عملهما في نقل الحبوب السلطانية .

بعض الأفراد الذين يشتركون في عملية تسلم الرايـــس للمركبيـــن وتسجيل ذلك وهما الكاتب الذي يسجل ما في المركبين وفق قائمـــة على الطبيعة ويكتب ذلك لكي يكون حجة على الرايـــس (**الكاتب على الرهونات**) ثم أحد المسئولين العاملين بالشـــون الســـلطانية باعتبارها جهة معنية بشكل أساسي بالمراكب السـلطانية (**المعرف بالشون العامرة**) .

(الوثيقة الثانية)

١- النص :-

لدى مولانا الشيخ شهاب الدين المالكي أيده الله ادعى هلال بن شرابي المراكبي على الرايس علي بن خطاب أنه يستحق بذمته مبلغاً وقدره من الذهب الشريفي ثلاثة دنانير وأربعة وعشرين نصفاً أجرة مثله في سفره بحرياً بمركب المدعى عليه المذكور عن سبع مرات ذهاباً وإياباً من ثغر رشيد إلى ثغر دمياط ومن ثغر دمياط إلى بولاق ومن بولاق إلى ثغر رشيد وأن أجرة مثله في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً دينار شريفي ويطالبه بذلك وأنه سأل المدعى عليه المذكور أعلاه فأجاب بأن المدعي المذكور سافر معه بحرياً بمركبه أربع مرات ذهاباً وإياباً وأن أجرة مثله في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً أربعة وستون نصفاً فلم يصدقه المدعي على ذلك فطلب منه البيان عن ذلك فأحضر كلاً من الرايس علي بن فضائلي والرايس خير الدين بن أحمد النكلاوي والرايس شرف الدين بن حسن وسألهم الاشهاد بما يعلمون في ذلك فشهدوا بأن أجرة أمثال المدعي المذكور عن كل مرة ذهابا وإيابا دينارين شهادة شرعية مقبولة بالطريق الشرعي بعد تزكيتهم في شهادتهم المذكورة بها كل من الرايس سليمان بن موسى والرايس محمد بن محمد العريبي التزكية الشرعية المقبولة شرعاً وألزم المدعى عليه المذكور للمدعي المذكور بدينارين شريفي إلزاماً شرعياً وأمر بدفع ذلك للمدعي المذكور ثم طالب المدعى عليه المذكور المدعي أنه يستحق بذمته مبلغاً قدره تسعة وثمانون نصفاً على ماتبين فيه أنه ثمن ظهر غزالي خمسة وعشرين نصفاً وما دفعه له عن ثلاث مرات أربعة وخمسون نصفاً وكامل ثمن مركوب جلد أحمر باقي ذلك منه عشرة أنصاف ويطالبه بذلك فأجاب بالإنكار في ذلك فطلب من المدعي البيان على ذلك فالتمس يمين المدعى المذكور فحلف على ذلك بالله العظيم الشهادة الجامعة الحلف الشرعي على ذلك ثم بعد ذلك دفع الرايس علي بن خطاب المذكور تحت يد هلال المذكور الدينارين الشريفي المذكورة الملتزم بها جميع ملف حرير بحواشي أصفر رضى شرعياً

مسلماً بالطريق الشرعي وجرى ذلك وحرر في تاريخ أعلاه وحسـبنا الله ونعم الوكيل .   شهوده

٢- **مصدر الوثيقة** :- محكمة رشـيد الشـرعية سـجل ٢٨ لسـنة ١٠١٠هـ وثيقة رقم ٥٨٩.

٣ - ما يستفاد من النص :-

- أسلوب عمل النوتية الإجراء وطريقة تحاسبهم مع الرويسا.
- رحـلات المراكب للسفر الطويـل والعمل في أكثر من مكان بغض النظر عن منطلق المركب الرئيسي .
- إجراءات التقاضي فى حالة الخلاف بين أصحاب المراكب والأجراء .

(الوثيقة الثالثة)

١- النص :-

(لدى الحاكم الحنفي تصادق المحترم الحاج علي بن المرحوم علي المعرف بباب أغاة الرسايل السلطانية ببولاق المزبورة مع الحاج عبد الرحمن بن الحاج علي شرويدة الرايس ببحر النيل المبارك وهما معروفان لشهوده تصادقاً شرعياً في كمال صحتهما وسلامتهما وطواعيتهما واختيارهما وجواز الإشهاد عليهما شرعاً من غير إكراه ولا إجبار على أن آخر ما يستحقه الحاج علي المرقوم بذمة الحاج عبد الرحمن المزبور مما قاوله عنه بإذنه لفخر الأمرا الكرام وعمدة الكبرا الفخام ضابط الأموال السلطانية بديوان مصر المحروسة المقر الكريم العالي والكوكب المنير المتلالي جامع مفاخر المفاخر والمعالي الأمير يوسف افندي دفتردار مصر المحروسة سابقاً وأمير اللوا الشريف السلطاني بمصر أيضاً دامت سعادته وقدره من الفضة العددية الأنصاف أربعون ألف نصف فضة القدر الذي يستحقه حضرة المشار إليه الحاج عبد الرحمن المزبور عن أجرة مركب عقب محمل ستمائة أردب في مدة أربع سنوات غايتها غاية شهر ذي الحجة الحرام ختام سنة تاريخه أدناه بعدما وصله على يد الحاج سليم أبو قرش عن أجرة خشب وقدرها أربعمائة وخمسون نصف فضة وبعدما قبضه وقدر تسعمائة نصف فضة وبعدما حاسبه من أجرة خشب حمله له وقدره ألف نصف ومايتا نصف وبعدما تحاسب به عن أجرة طريق الأسيوطية وقدره تسمائة نصف وأجرة طريق جرجا وثمن الفول المشترى لحضرة المشار إليه وقدره ستمائة وثمانية وثمانون نصف فضة وأجرة طريق النحل على يد أخيه الحاج سليم المزبور وقدره ألف ومايتا نصف وعربون في بني حيدر وقدره ستمائة نصف وبعدما ما قبضه في يده وقدره تسعمائة نصف وأجرة طريق منفلوط على يد أخيه أبو سليم المذكور وقدره مايتا نصف ، ومن الأمير فرهاد جاويش على يد أخيه الحاج أبو سليم المرقوم وقدره ألف ومايتا نصف ومن ثمن الشعير المشترى من الأمير أحمد كاشف الشرقية وأجرة المركب من ناحية البحيرة وقدره ثمانمائة وسبعة وستون نصف فضة وثمن الفول من مركب أبو النصر العوبي على يد الشيخ غنيم

وأحمد السقيلي بموجب قايمة وقدره ألف وخمسمائة نصف وأجرة طريق وقف الأشرفية التي على يد أحمد السقيلي المزبور بموجب قايمة وقدره ثلاثة آلاف وستمائة وثمانية وستون نصف وأجرة طريق بني هلال وقدره ألف ومايتان وخمسون نصف وأجرة طريق النحل ثاني مرة تسعمائة وأجرة طريق بني سويف على يد أخيه المزبور وقدره سبعمائة وخمسون نصف وأجرة طريق شرق أطفيح من محمد أرنوط الكاشف سابقاً وقدره ستمائة نصف فضة وباقي أجرة حمل التبن على مرتين من ميت بره وإلى شبرا الخيمة وقدره سبعمائة وثمانون نصف وأجرة حمل السمسم لحضرة المشار إليه من ناحية الخرقانية إلى بولاق المرقوم وقدره ستماية نصف وبعدما حاسبه الأمير على المزبور بما على نمة ولده الشمسي محمد الحاضر معهما وقدره ألف وثلاثمائة وخمسون نصف فضة وهو القدر اللازم نمة محمد المزبور للحاج عبد الرحمن عن ثمن إحدى وعشرين قطعة خشب وصاري وقارية خشب المبتاع ذلك من عليه قبل تاريخه اعترافهم بذلك لشهوده وبعد كل قبض وحساب بيديه صدر منها في ذلك التاريخ ما جملته من الأنصاف العددية ستة آلاف نصف استحقاقاً شرعياً على حكم الذى شرح وتصادقا على ذلك وذلك خارجاً عما هو تحت يد الحاج عبد الرحمن المزبور للحاج على على طريق العارية الشرعية وهو هلب حديد بأربعة أسنة زنتة بالاسيوطى مائة وتسعون رطلا بتصادقهم على ذلك التصادق الشرعي وصدق ذلك ولد الرايس عبد الرحمن المرقوم هو المحترم على واطلاعة على ذلك وتصديق عليه هو ووالده المزبور للحاج على المرقوم في القدر المتصاف عليه في القرض والمال والحالات الست المعهورة شرعا وبالاذن الشرعي المقبول وتصادقوا على ذلك ثم اقر الحاج على المزبور وهو بمفرده فريق والرايس عبد الرحمن وولده المزبور وهما فريق الاقرار الشرعي أن الحاج على المرقوم لا يستحق على الرايس عبد الرحمن وولده وهما لا يستحقان عليه ولا على ولده محمد ولا على ولده الشيخ منصور ولا على أخيه الحاج سليم المزبورولا على أحد من جماعته واتباعه بسبب ذلك ولا بسبب غيره من ساير الأسباب كلها حقاً مطلقا ولا استحقاقا ولا دعوى ولا فضة ولا ذهبا ولا فلوسا نحاسا ولا

قماشا ولا قرضا ولا قبضا لا وكيلا ولا كثيرا ولا جليلا ولا حقيرا ولا حقا من ساير الحقوق على الاطلاق ولا مالا من الأموال على العموم والشمول والاستغراق ولا نسيانا ولا ذهولا ولا جهالة ولا حسابا ولا غلطا فيـه ولا علقه ولا يمينا بالله سبحانه وتعالى ولا شيئا قل ولا حل مما سلف مــن الزمان وإلى تاريخه سوى القدر المتصادق عليه أعلاه ضمانا على الحكم المشروع وبغير زايد وعلى أن على الرايس عبد الرحمن وولده المحترم على المزبور القيام للأمير يوسف بيك المشار إليه بأجرة المركب المزبور المعلومة لهم شرعا على جارى العادة من أول سنة سبع وخمسين وألف متضامنان متكافلان له فى ذلك فى الذمة والمال والحالات الستة وعليهما حمل الرسالة والتعريف على العادة وحمل خدمة المشار إليـه وخدمتـه بالمركب المزبور فى زمن خير النيل المبارك من غير أجره وتصـادقوا على ذلك وثبت بالإشهاد عليهم لدى مولانا الحاكم المشار إليـه أعـلاه بشهادة شهوده ثبوتا شرعيا وحكم بموجب ذلك حكما شرعيا وأشهد على نفسه الكريمة بذلك وبه شهد فى ثامن عشرين شهر ذى القعدة الحــرام من شهور سنة ست وخمسين وألف ، كاتبة .

الشيخ حسن ورفقته الشيخ عمر الدمنهوري

٢ - **مصدر الوثيقة** : - محكمة مصر القديمة الشريعة سجل ٤٥ لســنة ١٠٥٠ هـ إلي ١٠٥٦ هـ

٣ - **ما يستفاد من النص** :

- امتلاك كبار الأمراء ورجال الأجهزة الإدارية للمراكب وإدارتها بواسطة وكلاء عنهم يتعاقدون مــع الرويسـا الــذي يقومــون بــالعمل عليــها ويتحاسبون معهم .
- جر المركب بحسب أحيانا بحسب ما ينقل عليه من البضائع وحجمــه وأحيانا أخري بحسب البعد المكاني مكان لآخر .
- تحول نظام التعامل بعد المحاسبة إلــي اســتئجار المركـب وتحديـد مسئولية التكليف بنقل الحبوب الرسالة ودفع الضرائب (التعريف) .
- إضافة إلي بعض الالتزامات الأخري والتي تعهد المستأجربمســئوليته عنها
- نظام توثيق التحاسب ودقته .

(الوثيقة الرابعة)

١ - النص :

(لدي مولانا الحاكم الحنفي اشتري فخر الأماجد مستجمع المحامد الجناب الكريم العالي الأمير يوسف جوربجي طايفة عزبان قلعة مصر المحروسة المتحدث علي حطب مطبخ الديوان السعيد القاطن بمصر القديمة بماله لنفسه من بايعه هو فخر أمثاله الفخام بشير بن محمد بن المرحوم أحمد جوربجي البواب بخدمة مولانا الوزير المعظم بمصر المحروسة حالا فباعه عن نفسه وبطريق التوكيل الشرعي عن فخر الأقران المكرم الشمسي محمد بن المرحوم يحيي الترجمان بخدمة مولانا الوزير المشار إليه الثابت توكيله عنه في خصوص ما سيذكر فيه لدي فيه لدي مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه ما هو جميع الحصة التي قدرها النصف اثني عشر سهما من أصل أربعة وعشرين علي الشيوع في كامل المركب القياسة التي بسنة محمل ثلاثمائة وخمسون أردب ونظير ذلك من عدتها وآلتها الصالحة بها للاقلاع والانحدار الموضوعة ببحر النيل المبارك المعلوم ذلك علمه عندهم العلم الشرعي النافي للجهالة شرعا والجاري النصف المتباع في ملك البايع وموكله المرقومان اعلاه والثابت ملكهما لذلك وقبض ثمنه بالطريق الشرعي يشهد لهما بصحة ذلك الحجة الشرعية المسطرة بباب الجامع الطولوني سنة تاريخه أدناه وبالتصادق علي ذلك اشتراء صحيحا شرعيا وتبايعا لازما مرعيا صدر عنهما بالايجاب والقبول الشرعيين بثمن قدره عن ذلك من الفضة الانصاف العددية أربعة آلاف نصف فضة ثمنا حالا مقبوضا علي ما يبين فيه ما هو بيد البايع المرقوم الفا نصف ثنتان من ذلك وما هو بيد الرايس محمد بن علي الابياري البايع لذلك أولا الحاضر معهما بالمجلس ألفا نصف ثنتان باقي ذلك المأذون له في ودفع ذلك من قبله قبضا شرعيا بتمام ذلك وكماله باعترافهما بذلك الاعتراف الشرعي واعترف المشتري المشار إليه بتسلم ذلك لنفسه ذلك تسلما شرعيا بعد النظر والرضي والمعرفة والاحاطة لذلك علما وخبرة نافيين للجهالة شرعا وتصادقا علي ذلك ثم بعد ذلك أجر الأمير يوسف جوربجي المشتري المشار إليه للرايس

محمد المرقوم اعلاه فاستأجر منه جميع النصف المبتاع المرقـــوم مـــن المركب المرقومة اعلاه لمدة سنة كاملة وشهرا يليها ثلاثة عشر شـــهرا تمضي من مستهل شهر ربيع الأول سنة تاريخه أدناه بأجرة قدرها عـــن النصف المبتاع من الفضة المذكورة أعلاه ألفان وخمسمائة نصف يقـــوم بها المستأجر المرقوم للأمير يوسف المشار إليه دفعات متفرقة إلي غاية المدة المذكورة القيام الشرعي اجارة صحيحة شـــرعية مشـــتملة علـــي الايجاب والقبول والتسلم والتسليم الشرعيين علي الوجه الشرعي وثبـــت الاشهاد بذلك كله لدي مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه أعلاه بشـــهادة شهوده ثبوتا شرعيا وحكم بموجبه حكما شرعيا وأشـــهد علـــى نفســـه الكريمة بذلك تحريرا في خامس عشر شهر صفر الخير سنة ١٠٩٢ هـــ وحسبنا الله ونعم الوكيل ،

الشيخ مصطفي الرفاعي الشيخ أحمد الصابونجي

٢ - مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمـــة الشـــرعية ١٠٥ لســـنة ١٠٩١ هـــ إلي ١١٠٨ هـــ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- استثمار فئات مختلفة الرتب والمكانة العســـكرية والإداريـــة بحســـب امكانياتها في المراكب .

- المشاركة في امتلاك المراكب مع الرويسا وارتفاع نسبة العائد المتمثل في قيمة الإيجار منسوبا منسوبا إلي الثمن الكلي في مدة ثلاثـــة عشـــر شهرا .

- نظام التوكيل في البيع والشراء والايجار والاستئجار .

(الوثيقة الخامسة)

١ - النص :

(لدي سيدنا ومولانا الحاكم الشرعي الحنفي وفخر الأغوات المكبرين وعمدة الكبرا المفخمين الأمير رجب أغا أمين العنابر والمتحدث علي المراكب السلطانية الجارية في ملك السلطنة الشريفة خلد الله تعالي ملك مالكها أشهد علي نفسه كل من المحترم الرايس شهاب الدين مراون والمعلم عاشور الوحش ويوسف عليان والحاج خضر بن عبد الله الاكرادي والحاج جميعي ابن شحاذه الادفيني والرايس عبد الغني ابن محمد طاره وأخيه الرايس منصور والرايس بدر الدين ابن الرايس خير العربي الدمياطي والرايس رضوان ابن عبد الحليم والحاج حسين ابن راضي العيساوي الرايس كل منهم بالمراكب السلطانية ببحر النيل المبارك شهوده الاشهاد الشرعي وهم جميعا بحال الصحة والسلامة والطواعية والاختيار وجواز الاشهاد عليهم شرعا أن لاحق لهم ولأحد منهم ولا استحقاقا ولا طلبا قبل الأمير رجب أغا المرقوم أعلاه بوجه من الوجوه ولا بطريق من ساير الطرق الشرعية بسبب ما أقبضوه له وما تأدي قبضة منهم من العوايد العرفية والعادات القانونية الجاري بها العادة والقانون السلطاني عن المراكب السلطانية عما يتعلق بتسليم كل مركب من المراكب المذكورة علي جاري عادتها المعلومة عندهم المعينة بينهم المشهورة وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مادة أردب من القمح وعما يتعلق بكل مركب من العادة والقانون في ذلك علي جاري عادة الخالية وخالية الخالية وما قبلها بحسب العادة القديمة بالرضا والتسليم وانشراح الصدر من الجانبين من غير زيادة من العوايد المقررة المعلومة المعمول بها بغير ظلم ولا إجحاف ولا أحداث سنة في ذلك وإن ذلك صدر بالتوافق والتراضي من الجانبين اشهادا شرعيا من غير رجوع فيه ولا في شئ منه علي الأمير رجب أغا المذكور أعلاه وقبل ذلك منهم لنفسه القبول الشرعي وصدق علي براءة ذمتهم من جميع العوايد المرقومة المعلومة عندهم شرعا بسبب المراكب المذكورة وما يتعلق بها مما شرح فيه أعلاه علي الوجه الشرعي المرقوم أدناه البراءة الشرعية

وتصادقوا علي ذلك تصادقًا شرعيا وثبت الاشهاد عليهم بذلك لدي مولانا الحاكم المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتا شرعيا معتـــبرا محـــررا مرعيا وبه شهد بما جري في تاريخه شهوده .

٢ - **مصدر الوثيقة** :- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ هـ إلي ١٠٥٦ هـ وثيقة رقم ٤٠٢ .

٣ - **ما يستفاد من النص** :

- الالتزام من الباطن أحد أساليب جمع الضرائب مثله مثل التوكيل فـــي جمعها وفي هذا النص وكيل أمين الشون السلطانية يفوض بعض الرويسا في جباية الضرائب والعادات المقررة .
- طبيعة تلك العادات والعوائد والتي تدفعها المراكب لمصلحـــة أوجـــاق عزبان والتي تساوت فيها المراكب السلطانية مع غيرها مـــن المراكـــب علي بن حسن بن أبي السعود .

(الوثيقة السادسة)

١ - النص:

(حضر بمجلس الشرع الشريف قدوة الأماجد والأعيان عمدة الكبرا ذوي المجد والشان ابراهيم أغا أمين الرسايل زيد قدره وأنهي أنه في يوم الاثنين في تاريخه قبل وقت الظهر أرسي بمراكبه علي ناحية منية أبي عبد الله من اقليم الدقهلية بقصد كتابة المراكب المجهزة للغلال السلطانية فتعدي أهالي الناحية المذكورة وفزعوا عليه وعلي جماعته بمزاريق ونبابيت كانت بأيديهم وضربوا بعض جماعته وجرحوا البعض منهم بالمزاريق ومنعوا منه ثلاثة مراكب كانت مستحقة لكتابة الرسايل والتمس الكشف علي رجل مجروح من جملة جماعته المجروحين يدعي الناصري محمد بن محمد البنكجري فأجيب لذلك وكشف علي المجروح المذكور فوجد بوركه اليمين جرح وهذا ما أظهره الكشف وما يملي اللسان ولما تم الحال علي هذا المنوال كتب ضبطا للواقعة عند الطلب والسؤال وجري ذلك في اليوم المبارك السابع من شهر صفر سنة ١٠٥٣ هـ) .

٢- مصدر الوثيقة : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢ - ١٠٥٣ هـ ق ٣٠ .

٣ - ما يستفاد من النص : -

- دور أمين الرسايل وهو نفسه أغا الرسالة في التجول في نهر النيل وتسجيل المراكب للتكليف بنقل حبوب الرسالة وصحبته جنود وأتباع لتنفيذ ذلك .
- رد فعل الأهالي إزاء ذلك يكشف كيف كانت كتابة المراكب وتسجليها للتكليف بالرسالة أمرا مكروها ومبغوضا استدعي هذا التصرف العفوى من الأهالي .
- يمثل تاريخ الوثيقة سنة ١٠٥٣ هـ / ١٦٤٢ م تاريخاً مبكرا لتحول الرسالة إلي غرم كبير لحركة المراكب حيث الشائع أن ذلك في أواخر القرن ١٧ وطوال سنوات القرن ١٨ الميلادي اعتمادا علي كتابات المؤرخين

(الوثيقة السابعة)

١ - ألنص:

(لدي شيخ الإسلام بمصر وقدوة الأمرا الكرام والكبرا الفخام صاحب القدر والاحتشام والمقر العالي الأمير إبراهيم بيك دفتردار مصر المحروسة والمكرم العالي الأمير حسن تابع الأمير إبراهيم بيك المذكور وغيرهم ممن يطول ذكرهم صدر التوافق والتراضي بين إختيارية طايفة مستحفظان واختيارية طايفة عزبان على أن كل الحوادث والمظالم التي على باب الشون وعلى باب البحر وعلى باب الرسالة وكامل حمايات المراكب قبلي وبحري مفروع وبطال فيما قبل تاريخه صدر التوافق والتراضي بين الأمرا والأغوات والاختيارية في السبع بلكات على أن كل من كان يحملا غلة من الملتزمين المطلوبة لأهالي الحرمين الشريفين فانه يسلمها كيلاً وعيناً ويحضرها ويأخذ أجرة الغلال من جهة الميري ببولاق بالحجة المحررة قبل تاريخه وأن يكون على كل مركب من قبلي وبحري لوجاق مستحفظان تحت جرتهم ولوجاق عزبان تحت جرتهم من عزوبية وعطية وجوربجية وريسا وغير ذلك على ما بين على المركب الكبيرة عشرة دنانير زر محبوب وما هو على المركب الوسطانية ستة دنانير زر محبوب وما هو على المركب الصغيرة أربعة دنانير محبوب من غير زيادة على ذلك وعلى أن يجعل شخصان من وجاق عزبان لقبض المطلوب من مالها وشخصان من طرف وجاق مستحفظان يكون كاتباً ويضبط ما يتحصل من المراكب المذكورة وعلى أن يوزع ما يتحصل على كل سفر للمراكب المذكورة بحق الثلث والثلثين وعلى أن يجرى ذلك على حكمه من الآن ولا أحد يقارش ولا يتعرض لحماية مركب لجهة الوجاقيين المذكورين على أعلى المشروح وعلى إن لم يحصل قبول من طرف الدولة العلية في إعطاء أجرة البلاد من جهة الميري كله ألا تعاف السفاين ولم يحضر الملتزمين ويرجع كل شيء للأصل فيكون كل واحد عليه جرته ويكون قبض الدراهم للمراكب طبقاً للإتفاق في يوم تاريخه ووقع التوافق والتراضي الشرعيين ..) .

٢- **مصدر الوثيقة** :- السجل الأول مـــن سـجلات الديـوان العـالي للسنوات من ١١٥٤هـ إلى ١١٥٧ هـ صـ ٦٧٦.

٣- **ما يستفاد من النص** :-

- شيوع الحمايات والمغارم بمباركة الأوجاقات وتزايد تنافسـهم عليـها وارتباط رفع ذلك بتراضيهم على نسب محددة من الرسوم وليس الرفـع الكلي لها .

-تراجع الضبط الإداري في ظل غلبة الأوجاقات وانصرافها إلى الأعمـال الإدارية والسعي وراء النفوذ وتغييبها للدور العثماني الواجب اتخاذه .

- تراجع نفوذ أوجاق عزبان في واحد من أهم ميادين نفوذه وهو أمانـة البحرين والرسالة والشون لصالح أوجاق مستحفظان مع ملاحظة أن تلك الفترة على ما هي عليه كانت تمثل عودة الروح لعزبان في فترة رضوان كتخدا الجلفي ومرحلة اتفاق مؤقت بين الأوجاقين .

(الثيقة الثامنة)

١- النض :-

(لدى متوليها الحاكم الشرعي الحنفي فخر الأعيان عمدة ذوي المجد والشان الجناب العالي الأمير على أغا أمين العنبر الشريف السلطاني بمصر القديمة حالا دام بقاه أشهد على نفسه المحترم الرايس جاد الله بن على سلمي الملاواني الرايس ببحر النيل المبارك شهوده الإشهاد الشرعي وهو بأكمل الأوصاف المعتبرة شرعاً من غير إكراه ولا إجبار أنه تسلم بيده في تاريخه من الأمير على أغا المشار اليه أعلاه تذكرة التسفير المكتتبة بباب أغاة الرسايل بالقاهرة المؤرخة في غرة شهر تاريخه أدناه المعين بها حمل الغلال من ولاية الأشمونين بالوجه القبلي على مركبين لفخر الأعيان عمدة ذوى الشان الجناب الكريم الأمير سليمان جوربجي طايفة مستحفظان قلعة مصر المحروسة وهما رياسة الرايس عثمان السروى والرايس جاد وقدر ذلك من الغلال الطيب السالم من العيب ألف وخمسمائة وخمسون أردبا بموجب التحويل السلطاني في سنة ألف وأربعة وستون الخراجية لجهة العنبر المرقوم المكتتب حملها قبل تاريخه على الأمير على أغا المومي اليه أعلاه ، ورضي الرايس جاد الله المرقوم بحمل ذلك عنه على ظهر مركبه وقبض ذلك من الولاية المذكورة الثلثان من القمح والثلث الباقي من الحبوب وإحضار ذلك على كرتين في المنية المذكورة ووادخال ذلك بالكيل المرقوم في العنبر من غير إهمال والخروج من عهدة ذلك لجهة العنبر المرقوم من قبل حملة الغلال المكتتبة على مراكبه من باب أغاة الرسايل المشار اليه أعلاه وعليه المصاريف اللازمة بالوجه القبلي عن حمل الغلال المكتتب على المركبين المذكورين أعلاه وساحل العنبر المرقوم حكم القوانين السابقة وله في نظير ذلك أجرة حمل ذلك على جهة العنبر المرقوم حكم القوانين السلطانية وعلى الأمير على أغا المشار إليه عوايد السكر وعوايد باب أغاة الرسايل وعوايد الغروبية ونحو ذلك وليس على الرايس جاد الله المرقوم أعلاه حسبما توافقا وتراضيا على ذلك وعلى الرايس جاد الله إدخال الغلال بالعنبر المرقوم على الحكم المرقوم بتمامه وكماله بالغا ما

بلغ وتصادقا على ذلك وثبت الإشهاد بذلك لدى مولانا الحـــاكم الشـــرعي المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً تاماً معتبراً تحريراً مرعياً وأشهد على نفسه الكريمة مولانا المومى إليه شهوده في ســـابع شـــهر جمادى الأولى سنة خمسة وتسعين وألف وحسبنا الله ونعم الوكيل ،

محمد بن عبد السلام صديق السعودى أحمد أصالة

٢- **مصدر الوثيقة :-** محكمة مصر القديمة الشـــرعية ســـجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١هـــ -١١٠٨ هـــ وثيقة رقم ٧٥٧.

٣- **ما يستفاد من الوثيقة** :

- الجهات المسئولة عن استحضار واستيفاء الحبوب والغلال من جهات الالتزام بها إلى الشون السلطانية بمصر القديمـــة وآليـــة التعـــامل الإداري لنقل تلك الحبوب .
- أسلوب النقل من الباطن حيث يتعاقد أحد الرويســـا لنقـــل الحبـــوب المقرر نقلها كتكليف بالرسالة بينما تعمل المراكب المقرر بذلك عليها أصلاً في النقل التجاري .
- الالتزامات المتبادلة في حالة النقل من الباطن على الرايـــس الـــذي تعاقد وعلى المسئول الأصلي عن نقل الحبوب .
- أنواع العوايد والرسوم والجهات المستفيدة منها .

(الوثيقة التاسعة)

١- النص :-

(ورد فرمان شريف واجب القبول والتشريف من حضرة مولانا مصطفى باشا كافل مصر المحروسة حالا خطاباً لأمين العنبر والناظر وباش مباشر وأغات الرسالة ، بمعرفة الأمرا وأغوات البلكات واختيارية السبع أوجاقات المؤرخ في سبعة وعشرين من شعبان سنة ألف ومايه وثمانية وستون ، أن من العوايد القديمة عادة للعنبر الشريف عن السفاين وعلى السفاين المعافاه كل سنة

٩ فضة – عن سفاين الميري بعد أخذ الحق من العنبر الشريف كل سفينة ٣٤ فضة .

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه البحري كل مركب ١٨ فضة .

وما هو عادة والى البحر بالوجه البحري عن سفاين المعافاه كل مركب ٧٣ فضة .

وماهو عادة وجاق عزبان بالوجه القبلي عن كل ماية أردب ١٤٤ فضة .

وماهو عادة مركب العوض بالوجه القبلي باسم توابع أغاة الرسالة تحت كلفة أغاة الرسالة في كل يوم ١٠٠ فضة .

وما يقبض للحملة من غلال المبيع بالساحل كل أردب فضة واحدة .

يقبض عن كل مركب ٣٧ فضة .

– الغلال الذى ياخدوها الرعاية على كل ما به أردب الكيال والالواح ٥٠ فضة ١٠ .

لملتزم الحملة على كل مركب ويبة قمح .

ومعلوم الاسقالة كل مركب ١٠ فضة

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه القبلي بمصر وبولاق كل مركب ٢٢ فضة .

البراني في كل سفينة ١٤ فضة .

وعن مراكب الصيادين كل قارب ٤٣ فضة

وعن مراكب الخلاص ٧٥ فضة

وما هو عالق حواله غلال برى باسم تابع الوزير عن السفاين البراني كل مركب ١٤٦ فضة .

وأما مراكب الرسالة
معاف
وما هو عادة الكيالين واللواحين لغلال الملتزمين
الكيال واللواح
٣ فضة عن المائة اردب ١٠ فضة عن المائة
وكامل ما كان زايد من الحوداث والمظالم بطـــال والحـــذر ثـــم الحـــذر والمخالفة من الشيطان تحريرا فى عشرين شعبان سنة ثمانية وســـتون ومائة وألف .

٢ - **مصدر الوثيقة** :- محكمة مصر القديمة سجل رقـــم ١٠٩ لسـنة ١١٦٠ هـ إلى ١١٦٨ هـ - وثيقة رقم ٨ .

٣ - **ما يستفاد من النص** : -

- لا تتم أيه اصلاحات ضرائبية إلا يرضى رجال الأوجافات .
- اتساع وتنوع دائرة الرسوم والعوايد فوالضرائب والجهات المنتفعة بذلك
- يمثل النص على اتساع ما تضمنه وما أقره من أعباء ورسوم رفعـــا للحوادث والمظالم السابقة بما يوحى بفراحة ما تعرضت لـــه المراكـــب والقوارب من تعنت ضريبى وابتزاز

(الوثيقة العاشرة)

١ - النص :

(سبب تحرير حروف وموجب تسطير صنوف هو أنه بمجلس الشرع الشريف الأزهر ومحفل الدين المنيف الأنور بمدينة دمنهور البحيرة أجلها الله تعالى وشرفها لما ورد البيورلدى الشريف الوارد من الديوان العالى من حضرة الوزير الأعظم والمشير المفخم والدستور المكرم مدبر جمهور الأمم ناصف المظلوم ممن ظلم حضرة كافل المملكة الإسلامية بالديار المصرية والأقطار الحجازية دامت سيادته وابدت أحكامه واجرى السعد التوفيق أيامه إلى يوم الدين إلى قدوة الأمر الكرام عمدة الكبر الفخام صاحب العز والاحتشام والقدر والمجد والشان المقر الكريم العالى على بيك حاكم ولاية البحيرة حالا دام عزة ومجده وقدره وإلى عمدة الكبر الفخام المقر العالى حضرة الأمير سليمان بيك حاكم ولاية المنوفية حالا دام عزة ومجده ومولانا فخر الأماجد الجناب العالى أحمد جوربجى كمليان بولاية البحيرة والجناب العالى الأمير عثمان جوربجى توفكجيان والجناب العالى الأمير سليمان جوربجى الجراكسة المتولية لاقليم البحيرة سنة تاريخه وللسبع بلوكات بها على يد فخر الأغادات محمد بن سليمان أغا جمليان من أتباع صاحب السعادة والدولة دامت سعادته مؤرخ بتاسع عشر شهر شوال سنة تاريخه من مضمونه المنيف أن احتمع بالديوان العالى بمصر المحروسة جمهور من الامراو الأغاوات والسبع بلوكات والكتخداوية والاختيارية وحصل منهم مجلس شوره واتفاق ورباط وهو أمر جليل وفعل جميل ، وأن يكتب بذلك حجة بالدرك على البلاد المجاورة لبحر النيل المبارك لحفظ المراكب المارة به ذهابا وايابا ليلا ونهارا متضامنين متكافلين بحضور الملتزمين والشادين ومشايخ البلاد التى بجانب بحر النيل بالبحيرة والمنوفية لأجل دفع الاشقيا العربان المفسدين وغيرهم الذين يضربون المراكب ليلاً ونهاراً متضامنين متكافلين ، ومتى حصل منهم قتل وقتل منهم أحد لا تخرج من النواحى لباب الكشوفية لا دفنه ولا شكوى ولا تسويفه ولا مظلمة ولا ركيه إلى آخر المشروح وقوبل بمزيد القبول والامتثال وتقيد حضره مير اللوا على بيك المشار

اليه أعلاه وارسل أحضر الملتزمين والشادين وقيام مقام ومشايخ البلاد التى بجانب بحر النيل من جانب البحيرة بحضرة المحترم المكرم الحاج شمس الدين ابن الحاج على شيخ ناحية الجدية والجناب العالى الأمير عمر قايم مقام الحماد ومشايخها منهم الحاج عبد رب النبى ومحمد ريشه ومن ناحية محله الأمير الجناب العالى الأمير عمر قايم مقام بها والحاج شحاته وأجمد وإبراهيم مقلدون ناحية وبيى الأمير يوسف قايم مقام وحضر نكرى شيخ الناحية ومن ناحية اتفينة الأمير يوسف قايم مقام والحاج تاج الدين شيخ الناحية ومن ناحية فزاره الحاج بدر والحاج حسن راجح شيخاً الناحية ومن ناحية مينة السعيد أحمد خليفة والحاج عبد الله غانم شيخاً الناحية ومن ناحية العطف الحاج نوبى ابن ذنوب والحاج موسى ابن الحاج سالم ومن ناحية سبنادة الحاج خطاب ابن يونس والحاج على زيدان ومن ناحية شرنوبه الحاج خفاجه القشطى والحاج سالم عبد شيخاً الناحية ومن ناحية سمخراط وناحية مارية وناحية شرشابه الحاج خفاجى بن محمد البسيونى والحاج شرف الدين الدمياطى ، ومن ناحية الرحمانية الأمير محمد قايم مقام والحاج عمر ناصر والحاج بركات بن عبد الجليل والحاج حسن مشايخ الناحية ومن ناحية مرقص الحاج حسن جلبى ملتزم الناحية والحاج يوسف ابن نصير الغرباوى ، ومن ناحية منية سلامه الأمير حسنى وشريكه الأمير على الملتزمين بها ومشايخها عيسى برسوم وواصل ومحمد عيسى ومن ناحية أم حكيم يوسف قصاه وعبد الله بن اسماعيل ومن ناحية محلة بشر الجناب العالى الأمير عبد الرحمن أغا ملتزم الناحية والحاج تغيان ابن حجازى ومن ناحية شبراويش الإبراهمية مقام ومنصور شيخ الناحية ومن ناحية كفر خضير الحاج يوسف طه والحاج محمد رومى ومن ناحية كفر مجاهد وكفر العيص وشابور الجناب العالى الأمير سليمان قايم مقام النواحى وناصر العرفى وشرف الدين والحاج على الخالدى ومن ناحيه علقام أحمد شويل ومحمد تباع ومن ناحية دمشلى على ابراهيم ومن ناحية الطرانة الكبرى الحاج صقر ابراهيم والحاج عيسى ابن عبد الرءوف المجدوم وبدر ابن يونس العامرى ومن ناحية ابو نشابة أحمد بن شحاتة الخياوى ومن ناحية وردان الأمير ابراهيم قايم مقام الناحية

والمحترم الحاج عبدالله بن سعد ومخنوف بن حرب وخلف الله ابن إبراهيم وسنيمان سلام مشايخ الناحية والجميع الملتزمين والشادين ومشايخ البلاد التي بالجانب الغربي بولاية البحيرة بساحل بحر النيل واشهد ما على أنفسهم أرباب الادراك المعين اسماؤهم أعلاه والملتزمين وقيام مقام والشادين بالنواحي المذكورة كل ناحية على حد أراضيها يكون عليها القيام بحفظها وحراستها بالليل والنهار وأن سارت مسحوبة بالليان بجانب الناحية أو على حد أراضيها وحضروا لها جماعة الأشقيا المفسدين خيلا ومشاه وأثاروا اركابها الصياح ولم يمنعوا عنهم وضاع ما في المركب كان عليهم القيام بنظير ما تأخذوه جماعة اللصوص المفسدين بالغا ما بلغ من كل ناحية بحدها وحرسها وليس على النواحي المذكورة درك المراكب التي تسير في وسط البحر وحضر لهم جماعة الاشقيا المفسدين ليلا أو نهارا فلا درك عليهم ولا ضمان في ذلك إلا على المراكب التي بجانب البر راكده أو ماشيه أو باقية تحت بلد من البلاد فان ذلك في دركهم وفى عهدتهم حسبما أشهدوا على أنفسهم واقروا به الاشهاد والاقرار الشرعين واقر حضرة ميراللوا على بك المشار إليه أعلاه لا معارضة له قبل البلاد المذكورة بسبب كل ما قيل عن الاشقيا وعن المراكب بدفنه ولا ركبة ولا غير ذلك من الحوادث عملا بما برز به أمر صاحب الدولة حكم ما هو مشروح به واتفقوا مشايخ النواحي على أن يكون تحت كل بلد من البلاد المذكورة مركب حاضرة لأجل معاونتهم على دفع المفسدين وليس عليهم عادة لجاويش الرسايل وجاويش البحر وهم متكافلون في الدرك المذكور حسبما أقروا بذلك كذلك وثبت الاشهاد عليهم على كل ما نص وشرح أعلاه لدى مولانا أفندي المشار إليه أعلاه ثبوتاً شرعياً وحكم بموجبه الحكم الشرعي تحريراً في ثامن شهر القعدة الحرام سنة ماية وألف .

٢ - **مصدر الوثيقة** : - محكمة البحيرة الشرعية سجل رقم ٢٩ لسـنة ١١٠٦ هـ وثيقة رقم ١٣٩ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- التراجع الأمنى وغياب الدور الفاعل لولاة البحر فـى ظـل ظـروف الصراع على النفوذ فى القاهرة .
- تفاقم مشكلة الأمن فى فرع رشيد بطوله من المنوفية إلـى البحـيرة بشكل استدعى اجتماعا حاشدا فى الديوان العالى لتدبر الأمر .

- أو كل أمر حماية المراكب إلى أهالي القرى الواقعة على ضفتى النـهر نظير بعض الاعفاءات غير الكافية كحافز ومشجع وذلك مع إلغاء ثيقـة كبيرة على أهالى القرى بإلزامهم بحراسة المراكب وتعويض ما سـرق بالغا ما بلغ .

- عناصر الإدارة والمسئولية فى القرى تتمثل فى الملتزمين أو من ينوب عنهم من قيام المقامات ومشايخ البلاد .

- حدود القرى والتعارف عليها بشكل يجعلها أمرا مستقلا.

فهرست المصادر والمراجع

أولاً : المصادر الوثائقية :

اعتمد هذا البحث بصفة أساسية على المادة الوثائقية التـــي حوتـــها سجلات المحاكم الشرعية لعدد من المحاكم الشرعية في القـــاهرة وفـــي الأقاليم والتي حوتها دار الوثائق القومية بالقـــاهرة والشـــهر العقـــاري بدمنهور وغير ذلك ، على امتداد فترة البحث وبداية من منتصف القـــرن السادس عشر الميلادي تقريباً وفيما يلي نرصد المحاكم التي رجع البحث إلى سجلاتهاعلى اختلاف أرقام وتواريخ تلك السجلات على النحو التالي :

١- محكمة مصر القديمة الشرعية .
٢- محكمة بولاق الشرعية :
٣- سجلات الديوان العالي .
٤- سجلات محكمة الباب العالي .
٥- سجلات محكمة القسمة العسكرية .
٦- سجلات محكمة دمياط الشرعية .
٧- سجلات محكمة الدقهلية الشرعية .
٨- سجلات محكمة المحلة الكبرى الشرعية .
٩- سجلات محكمة البحيرة الشرعية .
١٠ - سجلات محكمة رشيد الشرعية بدمنهور .
١١ - سجلات محكمة منفلوط الشرعية .
١٢ - سجلات محكمة اسنا الشرعية .
١٣ - سجلات ديوان الروزنامة وقد رجعنا منها إلى بعـــض ســـجلات (أصول مال أسكلها ومقاطعات تابع قلم شهر) لسنوات مختلفة ، وسجلات (دفتر بسط وتطبيق واردات ومصاريف خزينة عامرة محروسة مصـــر حميت من الآفات والإصر) وذلك لبعض سنوات فترة البحث .
١٤ - أرشيف الحملة الفرنسية

E.poussielgue ARECHIVE DE LA QUERRE) : Armee d,oriental B-6-8 Administration financier d, Egypte .

(دفتر يتضمن علم محصول بندر رشيد عن واردات المعاشات من مصـو المحروسة ووارد النقاير من اسكندرية ووارد بحر الشرق وحادثـة الأرز الأبيض وغيره – ابتداءً من شهر ربيع أول سنة ١٢١٣هـ لغاية شـهر ربيع الآخر سنة ١٢١٤ هلالية)



ثانياً المصادر المخطوطة والمنشورة :

(١) **أبو العباس أحمد بن علي القلقشندي :**

- صبح الأعشى في صناعة الإنشا – الناشر – المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٦٣م .

(٢) **أبو سالم سيد بن عبد الله العياشي :**

- ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية – الجزء الأول – طبع حجر فاس سنة ١٨٩٨م

(٣) **أبو القاسم محمود بن عمر الزمخشري :**

- أساس البلاغة – دار التنوير العربي – بيروت – الطبعة الرابعة سنة ١٩٨٤م .

(٤) **أحمد بن زنبل الرمال :**

- آخرة المماليك – واقعة السلطان الغوري مع سليم العثماني – تحقيق عبد المنعم عامر .

(٥) **أحمد الدمرداش كتخدا عزبان :**

- الدرة المصانة في أخبار الكنانة – تحقيق د. داينل كريسيلوس – د. عبد الوهاب بكر – دار الزهراء للنشر – القاهرة سنة ١٩٩٢م .

(٦) **أحمد شلبي بن عبد الغني :-**

- أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات – تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم – الناشر الخانجي القاهرة سنة ١٩٩٢م .

(٧) **استيف :**

- النظام المالي والإداري في مصر العثمانية – الجزء الخامس من كتاب وصف مصر – ترجمة زهير الشايب – الطبعة الأولى – الخانجي القاهرة سنة ١٩٧٩م .

(٨) **تقي الدين أحمد بن على المقريزي :**

- المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار – طبعة دار صادر بيروت .

(٩) **جيرار :-**

- الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر – ترجمة زهير الشايب – وصف مصر – الجزء الرابع الطبعة الأولى – الخانجي – القاهرة ١٩٧٨م .

(١٠) **جومار : -**

- وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل – ترجمة أيمن فؤاد سيد – الطبعة الأولى – وصف مصر – الخانجي القاهرة ١٩٨٨م.

(١١) **حسين أفندي الروزنامجي : -**

- ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية – نشر وتحقيق د. محمد شفيق غربال – مجلة كلية الآداب بالجامعة المصرية – المجلد الرابع – الجزء الأول سنة ١٩٣٦م .

(١٢) **عبد الرحمن بن حسن الجبرتي :**

- تاريخ عجائب الآثار في التراجم والأخبار – دار الجيل بيروت .

(١٣) **قانون نامة مصر** (الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم مصر) ترجمه وقدم وعلق عليه د. أحمد فؤاد متولي – الناشر – الأنجلو سنة ١٩٨٦م .

(١٤) **نظام نامة مصر** (لأحمد باشا الجزار عن كيفية إعـادة مصـر إلى سلطة الدولة العثمانية عام ١٧٨٥م .

- شرح وتعليق د. عبد الوهاب بكر ضمن كتابه (الدولة العثمانيـة ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر) – الطبعة الأولـى – دار المعارف القاهرة سنة ١٩٨٢م .

(١٥) **محمد بن إياس الحنفي** :-

- بدائع الزهور في وقائع الدهور – الهيئة المصرية العامة للكتـاب – القاهرة سنة ١٩٨٤م .

(١٦) **مصطفى بن الحاج إبراهيم تابع المرحـوم حسـن أغـا عزبـان دمرداش القينالي** :-

- مجموع لطيف يشتمل على وقايع مصر القاهرة من ١١٠٠ إلى آخـر تاريخ المجموع سنة ١١٥٢ – المكتبة الوطنية بفيينا – رقم

. cod – Arab – 931 –His –38 .

(١٧) **يوسف أفندي الملواني الشهير بابن الوكيل** :

- تحفة الأحباب فيمن ملك مصر من الملوك والنواب – تحقيق د. عبـد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم – الناشـر دار الكتـاب الجـامعي القاهرة سنة ١٩٩٨م .

ثالثاً : المراجع المنشورة باللغة العربية

(١) **د. أحمد السعيد سليمان** : تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل – القاهرة دار المعارف سنة ١٩٧٩ م .

(٢) **إدي شير** : – كتاب الألفاظ الفارسية المعربة – الناشر دار العرب للبستاني – القاهرة سنة ١٩٨٨ – الطبعة الثانية .

(٣) **إدوارد وليم لين** :- المصريون المحدثون – شمائلهم وعاداتهم – في القرن التاسع عشر – نقله إلى العربية – عدلي طاهر نور – الناشر الهيئة المصرية العامة لقصور الثقافة القاهرة سنة ١٩٩٨م .

(٤) **د. أحمد مختار العبادي** :- البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك – بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية – الذي وضع فصوله نخبة من أساتذة جامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية المصرية ونشرته جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤م .

(٥) **د. البيومي إسماعيل الشربيني** :- النظم المالية في مصر والشام زمن سلاطين المماليك – سلسلة تاريخ المصرين – العدد رقم ١١٨ – الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة سنة ١٩٩٨ م .

(٦) **د. دانيال كريسيلوس** : – جذور مصر الحديثة – ترجمة وتعليق د. عبد الوهاب بكر – مكتبة نهضة الشرق – القاهرة سنة ١٩٨٥م .

(٧) **د. درويش النخيلي** : – السفن الإسلامية على حروف المعجم – الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .

(٨) **د. سيد عبد العزيز سالم** : – البحرية المصرية في العصر الفاطمي – بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية – جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤م .

(٩) **د. سيد محمد السيد** : – مصر في العصر العثماني فـي القـرن السادس عشر – الناشر مدبولي القاهرة سنة ١٩٩٧ م.

(١٠) **صدقي ربيع** : – المراكب في مصر القديمة – الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٢ م .

(١١) **د. صلاح هريدي** :– دارسات في تاريخ مصر الحديث والمعـاصر – آداب دمنهور سنة ١٩٩٩م .

(١٢) **د. عبد الحميد حامد سليمان** :-

- الموانى المصرية في العصر العثماني – نظمها الماليـة والإداريـة والاقتصادية – سلسلة تاريخ المصرين عدد ٨٩ – الهيئة المصريـة العامة للكتاب سنة ١٩٩٤م .
- الحمايات والمغارم في مصر في العصر العثماني – بحث منشور في المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية العدد السـابع عشـر والثامن عشر – منشورات مؤسسة التميمي – تونس سنة ١٩٩٨م.
- عربان الحبايبة والمماليك القاسمية – نموذج تفسيري للعلاقة بيـن القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ الميـلادي – مجلة كلية الآداب – جامعة القاهرة – المجلد ١٥٥ العدد الثـاني ابريل ١٩٩٥ م .
- نظم إدارة الأمن في العصر العثماني – أبحاث ندوة تـاريخ مصـر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني من سنة ١٥١٧م إلـى ١٧٩٨ م – مركز النشر لجامعة القاهرة سنة ١٩٩٢ – عدد خاص.
- مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني – أبحـاث النـدوة الدولية عن علاقات مصر والجزيرة العربية – منشور في مجلة ندوة

التاريخ الإسلامي – كلية دار العلوم – جامعة القاهرة سنة ١٩٩٥ م

(١٣) د. **عبد الرحمن زكي** :- خطط القاهرة في أيام الجبرتي – أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي – الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٧٦ م .

(١٤) د. **عبد الرحمن فهمي** : – النقود المتداولة أيام الجبرتي – أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي – هيئة الكتاب سنة ١٩٧٦م .

(١٥) د. **عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم** : – الريف المصري في القرن الثامن عشر – الناشر مدبولي سنة ١٩٨٦.

(١٦) د. **عبد الوهاب بكر** :- الدولة العثمانية في مصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر – الطبعة الأولى – دار المعارف القاهرة سنة ١٩٨٢ م.

(١٧) **عفاف مسعد العبد** : – تاريخ مصر العثمانية من خلال مخطوط الروضة الزهية في ذكر ولاة مصر والقاهرة المعزية لابن أبي السرور البكري – دراسة وتحقيق – رسالة دكتوراه لم تنشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٩٢ م.

(١٨) د. **عمر عبد العزيز عمر** : – تاريخ المشرق العربي – دار المعرفة الجامعية – الإسكندرية سنة ١٩٨٤م .

(١٩) **كارستن نيبور** :- رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة ١٧٦١-١٧٦٧ – رحلة إلى مصر سنة ١٧٦١-١٧٦٢ – ترجمة مصطفى ماهر – الطبعة الأولى القاهرة ١٩٧٧ .

(٢٠) **د. ليلى عبد اللطيف** : – الإدارة في مصر في العصر العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر – رسالة ماجستير لم تنشر – آداب الزقازيق سنة ١٩٩٤م .

(٢١) **د. محمد صبري يوسف** : – دور المتصوفة في تاريخ مصر في العصر العثماني – الناشر دار التقوى – بلبيس سنة ١٩٩٤م .

(٢٢) **محمد علي الأنسي** :– الدراري اللامعات في منتخبات اللغات.

(٢٣) **محمد رمزي** : – القاموس الجغرافي للبلاد المصرية – القاهرة – مطبعة دار الكاتب سنة ١٩٦٣م.

(٢٤) **محمد حمدي المناوي** : – نهر النيل في المكتبة العربية – الناشر الدار القومية للطباعة والنشر – القاهرة سنة ١٩٦٦م .

(٢٥) **د. نجيب ميخائيل** : – البحرية المصرية في العصر الفرعوني – مجلد تاريخ البحرية المصرية – جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م.

(٢٦) **هيلين آن ريفلين** : – الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر – ترجمة الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى – مصطفى الحسيني – الطبعة الأولى – دار المعارف – القاهرة ١٩٦٨ .

رابعاً : المراجع المنشورة باللغات الأجنبية

1-Andre Raymond :- Artisanset Au commercants Au caire au xvlll siecle (Damas-1974

2-James –W. Red house:- Turkish and English lexicon –istanbul –1978 new edition

3 - Nelly Hanna : An urban History of Buloq inthe Mamluk and ottoman periods . le caire 1983 –

4-Richard pococke A-Description of the East and some other cauntries – VOL1. "the first observations on Egypt – London 1743.

5-SHAW: The financial administratioorganization development of ottoman Egypt 1798 - 1517 (Princeton 1962)

6 -SAVARY : letters on Egypt Translated from the French - second edition – London .

7-Terence walz :- Trade between Egypt and bilad al –sudan le caire institute Francais D:archeologie arientale –1978 -

8- Vansleb :- The present state of Egypt or Anew relation of Alate voyage into that kingdom performed in the years 1672-and 1673 – London 1678.



صدر فى هذه السلسلة

١ ـ مصطفى كامل فى محكمة التاريخ،

د . عبد العظيم رمضان، ط ١، ١٩٨٧، ط ٢، ١٩٩٤ .

٢ ـ على ماهر،

رشوان محمود جاب الله، ١٩٨٧ .

٣ ـ ثورة يوليو والطبقة العاملة،

عبد السلام عبد الحليم عامر، ١٩٨٧ .

٤ ـ التيارات الفكرية فى مصر المعاصرة،

د . محمد نعمان جلال، ١٩٨٧ .

٥ ـ غارات أوروبا على الشواطىء المصرية فى العصور الوسطى،

علية عبد السميع الجنزورى، ١٩٨٧ .

٦ ـ هؤلاء الرجال من مصر جـ١،

لمعى المطيعى، ١٩٨٧ .

٧ ـ صلاح الدين الأيوبى،

د . عبد المنعم ماجد، ١٩٨٧ .

٨ ـ رؤية الجبرتى لأزمة الحياة الفكرية،

د . على بركات، ١٩٨٧ .

٩ ـ صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل،

د . محمد أنيس، ١٩٨٧ .

١٠ ـ **توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية،**

محمود فوزى، ١٩٨٧.

١١ ـ **مائة شخصية مصرية وشخصية،**

شكرى القاضى، ١٩٨٧.

١٢ ـ **هدى شعراوى وعصر التنوير،**

د . نبيل راغب، ١٩٨٨.

١٣ ـ **أكذوبة الاستعمار المصرى للسودان: رؤية تاريخية،**

د . عبدالعظيم رمضان، ط ١ ١٩٨٨، ط ٢، ١٩٩٤.

١٤ ـ **مصر فى عصر الولاة، من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية،**

د . سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٨.

١٥ ـ **المستشرقون والتاريخ الإسلامى،**

د . على حسنى الخربوطلى، ١٩٨٨.

١٦ ـ **فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعى فى مصر: دراسة عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢ـ١٩٥٢)،**

د . حلمى أحمد شلبى، ١٩٨٨.

١٧ ـ **القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى،**

د . محمد نور فرحات، ١٩٨٨.

١٨ ـ **الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية،**

د . على السيد محمود، ١٩٨٨.

١٩ ـ **مصر القديمة وقصة توحيد القطرين،**

د . أحمد محمود صابون، ١٩٨٨.

٢٠ - دراسات فى وثائق ثورة ١٩١٩ : المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبدالرحمن فهمى،

د . محمد أنيس، ط ٢، ١٩٨٨ .

٢١ - التصوف فى مصر إبان العصر العثمانى جـ١ ،

د. توفيق الطويل، ١٩٨٨ .

٢٢ - نظرات فى تاريخ مصر،

جمال بدوى، ١٩٨٨

٢٣ - التصوف فى مصر إبان العصر العثمانى جـ٢ ، إمام التصوف فى مصر: الشعرانى،

د. توفيق الطويل، ١٩٨٨ .

٢٤ - الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩-١٩٣٦) ،

د . نجوى كامل، ١٩٨٩ .

٢٥ - المجتمع الإسلامى والغرب،

تأليف: هاملتون جب وهارولد بووين،

ترجمة : د . أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩ .

٢٦ - تاريخ الفكر التربوى فى مصر الحديثة،

د . سعيد إسماعيل على، ١٩٨٩ .

٢٧ - فتح العرب لمصر جـ١ ،

تأليف : ألفريد ج. بتلر، ترجمة : محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩ .

٢٨ - فتح العرب لمصر جـ٢ ،

تأليف : ألفريد ج. بتلر، ترجمة : محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩ .

٢٩ - مصر فى عهد الإخشيديين،

د . سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٩ .

٣٠ - الموظفون فى مصر فى عهد محمد على،
د . حلمى أحمد شلبى، ١٩٨٠ .
٣١ - خمسون شخصية مصرية وشخصية،
شكرى القاضى، ١٩٨٩ .
٣٢ - هؤلاء الرجال من مصر جـ٢ ،
لمعى المطيعى، ١٩٨٩ .
٣٣ - مصر وقضايا الجنوب الافريقى: نظرة على الأوضاع الراهنة ورؤية مستقبلية،
د . خالد محمود الكومى، ١٩٨٩ .
٣٤ - تاريخ العلاقات المصرية المغربية، منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢،
د . يونان لبيب رزق، محمد مزين، ١٩٩٠ .
٣٥ - أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة،
عبدالحميد توفيق زكى، ١٩٩٠ .
٣٦ - المجتمع الإسلامى والغرب جـ ٢ ،
تأليف : هاملتون بووين، ترجمة : د. أحمد عبدالرحيم مصطفى، ١٩٩٠ .
٣٧ - الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية فى ربع قرن،
تأليف : د . سليمان صالح، ١٩٩٠ .
٣٨ - فصول من تاريخ مصر الاقتصادى والاجتماعى فى العصر العثمانى،
د . عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم، ١٩٩٠ .
٣٩ - قصة احتلال محمد على لليونان (١٨٢٤-١٨٢٧)،
د. جميل عبيد، ١٩٩٠ .

٤٠ـ الأسلحة الفاسدة ودورها فى حرب فلسطين ١٩٤٨،

د . عبدالمنعم الدسوقى الجميعى، ١٩٩٠.

٤١ـ محمد فريد: الموقف والمأساة، رؤية عصرية،

د . رفعت السعيد، ١٩٩١.

٤٢ـ تكوين مصر عبر العصور،

محمد شفيق غربال، ط ٢، ١٩٩٠.

٤٣ـ رحلة فى عقول مصرية،

إبراهيم عبد العزيز، ١٩٩٠.

٤٤ـ الأوقاف والحياة الاقتصادية فى مصر، فى العصر العثمانى،

د . محمد عفيفى، ١٩٩١.

٤٥ـ الحروب الصليبية جـ ١،

تأليف : وليم الصورى، ترجمة وتقديم: د . حسن حبشى، ١٩٩١.

٤٦ـ تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية (١٩٣٩ : ١٩٥٧)،

ترجمة: د . عبدالرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩١.

٤٧ـ تاريخ القضاء المصرى الحديث،

د . لطيفة محمد سالم، ١٩٩١.

٤٨ـ الفلاح المصرى بين العصر القبطى والعصر الإسلامى،

د . زبيدة عطا، ١٩٩١.

٤٩ـ العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨ـ١٩٧٩)،

د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٢.

٥٠ـ الصحافة المصرية والقضايا الوطنية(١٩٤٦ـ١٩٥٤)،

د . سهير إسكندر، ١٩٩٣.

٥١ـ تاريخ المدارس فى مصر الإسلامية،
(أبحاث الندوة التى أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة، فى إبريل ١٩٩١)،
أعدها للنشر: د. عبد العظيم رمضان، ١٩٩٢.

٥٢ـ مصر فى كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين فى القرن الثامن عشر،
د. إلهام محمد على ذهنى، ١٩٩٢.

٥٣ـ أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة،
د. محمد كمال الدين عز الدين على، ١٩٩٢.

٥٤ـ الأقباط فى مصر فى العصر العثمانى،
د. محمد عفيفى، ١٩٩٢.

٥٥ـ الحروب الصليبية جـ٢،
تأليف: وليم الصورى ترجمة وتعليق: د. حسن حبشى، ١٩٩٢.

٥٦ـ المجتمع الريفى فى عصر محمد على: دراسة عن إقليم المنوفية،
د. حلمى أحمد شلبى، ١٩٩٢.

٥٧ـ مصر الإسلامية وأهل الذمة،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٩٢.

٥٨ـ أحمد حلمى سجين الحرية والصحافة،
د. إبراهيم عبدالله المسلمى، ١٩٩٣.

٥٩ـ الرأسمالية الصناعية فى مصر، من التمصير إلى التأميم (١٩٥٧-١٩٦١)،
د. عبد السلام عبدالحليم عامر، ١٩٩٣.

٦٠ـ المعاصرون من رواد الموسيقى العربية،
عبد الحميد توفيق زكى، ١٩٩٣.

٦١ ـ تاريخ الاسكندرية فى العصر الحديث،

د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣ .

٦٢ ـ هؤلاء الرجال من مصر جـ٣،

لمعى المطيعى، ١٩٩٣ .

٦٣ ـ موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية،

تأليف: د. سيدة إسماعيل كاشف، جمال الدين سرور، وسعيد عبدالفتاح عاشور، أعدها للنشر: د. عبدالعظيم رمضان،١٩٩٣ .

٦٤ ـ مصر وحقوق الإنسان، بين الحقيقة والإفتراء: دراسة وثائقية،

د . محمد نعمان جلال، ١٩٩٣ .

٦٥ ـ موقف الصحافة المصرية من الصهيونية (١٨٩٧-١٩١٧)،

د . سهام نصار، ١٩٩٣ .

٦٦ ـ المرأة فى مصر فى العصر الفاطمى،

د . نريمان عبد الكريم أحمد، ١٩٩٣ .

٦٧ ـ مساعى السلام العربية الإسرائيلية : الأصول التاريخية،

(أبحاث الندوة التى أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة، بالإشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس، فى إبريل ١٩٩٣)، أعدها للنشر د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣ .

٦٨ ـ الحروب الصليبية جـ٣،

تأليف : وليم الصورى

ترجمة وتعليق : د . حسن حبشى، ١٩٩٣ .

٦٩ ـ نبوية موسى ودورها فى الحياة المصرية (١٨٨٦-١٩٥١)،

د . محمد أبو الإسعاد، ١٩٩٤ .

٧٠ـ أهل الذمة فى الإسلام،

تأليف : أ. س. ترتون

ترجمة وتعليق: د. حسن حبشى، ط ٢، ١٩٩٤.

٧١ـ مذكرات اللورد كليرن (١٩٣٤ـ١٩٤٦)،

إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.

٧٢ـ رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية لمصر فى العصر الفاطمى (٣٥٨ـ٥٦٧هـ)،

د . أمينة أحمد إمام ، ١٩٩٤.

٧٣ـ تاريخ جامعة القاهرة،

د. رؤوف عباس حامد، ١٩٩٤.

٧٤ـ تاريخ الطب والصيدلة المصرية ، جـ١ ، فى العصر الفرعونى،

د . سمير يحيى الجمال، ١٩٩٤.

٧٥ـ أهل الذمة فى مصر، فى العصر الفاطمى الأول،

د . سلام شافعى محمود، ١٩٩٥.

٧٦ ـ دور التعليم المصرى فى النضال الوطنى (زمن الإحتلال البريطانى) ،

د . سعيد إسماعيل على، ١٩٩٥.

٧٧ـ الحروب الصليبية جـ٤ ،

تأليف : وليم الصورى، ترجمة وتعليق: د . حسن حبشى، ١٩٩٤.

٧٨ـ تاريخ الصحافة السكندرية (١٨٧٣ـ١٨٩٩) ،

نعمات أحمد عتمان، ١٩٩٥.

٧٩ـ تاريخ الطرق الصوفية فى مصر، فى القرن التاسع عشر،

تأليف : فريد دى يونج، ترجمة : عبد الحميد فهمى الجمال، ١٩٩٥.

٨٠- قناة السويس والتنافس الاستعمارى الأوربى (١٨٨٢-١٩٠٤)،

د. السيد حسين جلال، ١٩٩٥.

٨١- تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر،

د. رمزى ميخائيل، ١٩٩٥.

٨٢- مصر فى فجر الإسلام، من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية،

د. سيدة إسماعيل كاشف، ط ٢، ١٩٩٤.

٨٣- مذكراتى فى نصف قرن جـ١،

أحمد شفيق باشا، ط ٢، ١٩٩٤.

٨٤- مذكراتى فى نصف قرن جـ٢ - القسم الأول،

أحمد شفيق باشا، ط ٢، ١٩٩٥.

٨٥ – تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ – ١٩٥٢)،

د. حلمى أحمد شلبى، ١٩٩٥.

٨٦ – تاريخ التجارة المصرية فى عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠ – ١٩١٤)،

د. أحمد الشربينى، ١٩٩٥.

٨٧ – مذكرات اللورد كليرن، جـ ٢، (١٩٣٤ - ١٩٤٦)،

إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة وتحقيق: د. عبدالرؤوف أحمد عمرو ١٩٩٥.

٨٨ – التذوق الموسيقى وتاريخ الموسيقى المصرية،

عبدالحميد توفيق زكى، ١٩٩٥.

٨٩ – تاريخ الموانىء المصرية فى العصر العثمانى،

د. عبدالحميد حامد سليمان، ١٩٩٥.

٩٠ ـ **معاملة غير المسلمين فى الدولة الإسلامية،**

د. نريمان عبدالكريم أحمد، ١٩٩٦.

٩١ ـ **تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط،**

تأليف: بيتر مانسفيلد، ترجمة: عبدالحميد فهمى الجمال، ١٩٩٦.

٩٢ ـ **الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ ـ ١٩٣٦)،**

جـ ٢، د. نجوى كامل، ١٩٩٦.

٩٣ ـ **قضايا عربية فى البرلمان المصرى (١٩٢٤ ـ ١٩٥٨)،**

د. نبيه بيومى عبدالله، ١٩٩٦.

٩٤ ـ **الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ ـ ١٩٥٤)،**

د. سهير إسكندر، ١٩٩٦.

٩٥ ـ **مصر وأفريقيا الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة)،**

إعداد أ. د. عبد العظيم رمضان

ـ **عبدالناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ ـ ١٩٧٠)،**

تأليف: مالكولم كير، ترجمة د. عبدالرؤوف أحمد عمرو.

٩٧ ـ **العربان ودورهم فى المجتمع المصرى فى النصف الأول من القرن التاسع عشر،**

د. إيمان محمد عبد المنعم عامر.

٩٨ ـ **هيكل والسياسة الأسبوعية،**

د. محمد سيد محمد.

٩٩ ـ تاريخ الطب والصيدلة المصـرية (العصر اليونانى ـ الرومانى) جـ ٢ ،

د. سمير يحيى الجمال

١٠٠ ـ موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر القديمة ،

أ. د. عبد العزيز صالح، أ. د. جمال مختار، أ. د. محمد ابراهيم بكر، أ.د. ابراهيم نصحى،

أ. د. فاروق القاضى ، أعدها للنشر: أ. د. عبدالعظيم رمضان

١٠١ ـ ثورة يوليو والحقيقة الغائبة ،

اللواء/ مصطفى عبدالمجيد نصير ، اللواء/ عبدالمجيد كفافى،

اللواء/ سعد عبدالحفيظ، السفير/ جمال منصور

١٠٢ ـ المقطم جريدة الاحتلال البريطانى فى مصر ١٨٨٩ ـ ١٩٥٢

د. تيسير أبو عرجة

١٠٣ ـ رؤية الجبرتى لبعض قضايا عصره

د. على بركات

١٠٤ ـ تاريخ العمال الزراعيين فى مصر (١٩١٤ ـ ١٩٥٢)

د. فاطمة علم الدين عبد الواحد

١٠٥ ـ السلطة السياسية فى مصر وقضية الديموقراطية ١٨٠٥ ـ ١٩٨٧ .

د. أحمد فارس عبدالمنعم

١٠٦ ـ الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية فى ربع قرن.

د. سليمان صالح

١٠٧ ـ الأصولية الإسلامية.

تأليف: دليب هيرو: ترجمة: عبدالحميد فهمى الجمال.

١٠٨ ـ مصر للمصريين جـ ٤.

سليم النقاش

١٠٩ ـ مصر للمصريين جـ ٥.

سليم النقاش

١١٠ ـ مصادرة الأملاك فى الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) جـ ١.

د. البيومى اسماعيل الشربينى.

١١١ ـ مصادرة الأملاك فى الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) جـ ٢.

د. البيومى إسماعيل الشربينى.

١١٢ ـ إسماعيل باشا صدقى

د. محمد محمد الجوادى.

١١٣ ـ الزبير باشا ودوره فى السودان (فى عصر الحكم المصرى)

د. عز الدين إسماعيل.

١١٤ ـ دراسات فى تاريخ مصر الاجتماعى

تأليف أحمد رشدى صالح

١١٥ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ ٣.

أحمد شفيق باشا.

١١٦ ـ أديب اسحق (عاشق الحرية)

علاء الدين وحيد

١١٧ ـ تاريخ القضاء فى مصر العثمانية

عبد الرزاق إبراهيم عيسى (١٥١٧ ـ ١٧٩٨)

١١٨ ـ النظم المالية فى مصر والشام

د. البيومى اسماعيل الشربينى

١١٩ ـ النقابات فى مصر الرومانية

حسين محمد أحمد يوسف

١٢٠ ـ يوميات من التاريخ المصرى الحديث

لويس جرجس

١٢١ ـ الجلاء ووحدة وادى النيل (١٩٤٥ ـ ١٩٥٤)

د. محمد عبد الحميد الحناوى

١٢٢ ـ مصر للمصريين جـ٦

سليم خليل النقاش

١٢٣ ـ السيد أحمد البدوى

د. سعيد عبد الفتاح عاشور

١٢٤ ـ العلاقات المصرية الباكستانية فى نصف قرن

د. محمد نعمان جلال

١٢٥ ـ مصر للمصريين جـ٧

سليم خليل النقاش

١٢٦ ـ مصر للمصريين جـ٨

سليم خليل النقاش

١٢٧ ـ مقدمات الوحدة المصرية السورية (١٩٤٣ ـ ١٩٥٨)،

ابراهيم محمد محمد ابراهيم .

١٢٨ ـ معارك صحفية،

بقلم/ جمال بدوى.

١٢٩ ـ الدين العـام (وأثره فى تطور الاقتـصـاد المصـرى) (١٨٧٦-١٩٤٣).
د. يحيى محمد محمود

١٣٠ ـ تاريخ نقابات الفنانين فى مصر (١٩٨٧-١٩٩٧).
سمير فريد.

١٣١ ـ الولايات المتحدة وثورة يولية ١٩٥٢م.
ترجمة/ د. عبدالرءوف أحمد عمر.

١٣٢ ـ دار المندوب السامى فى مصر جـ١ . د. ماجدة محمد حمود.

١٣٣ ـ دار المندوب السامى فى مصر جـ٢ . د. ماجدة محمد حمود.

١٣٤ ـ الحملة الفرنسية على مصر فى ضوء مخطوط عثمانى للدارندلى.
بقلم/ عزت حسن أفندى الدارندلى
ترجمة/ جمال سعيد عبد الغنى.

١٣٥ ـ اليهود فى مصر المملوكية
(فى ضوء وثائق الجنيزة).
(٦٤٨-٩٢٣هـ/ ١٢٥٠-١٥١٧م) د. محاسن محمد الوقاد

١٣٦ ـ أوراق يوسف صديق
تقديم/ أ. د. عبد العظيم رمضان

١٣٧ ـ تجار التوابل فى مصر فى العصر المملوكى
د. محمد عبد الغنى الأشقر

١٣٨ ـ الإخوان المسلمون وجذور التطرف الدينى والإرهاب فى مصر
السيد يوسف

١٣٩ ـ موسوعة الغناء المصرى فى القرن العشرين

بقلم محمد قابيل

١٤٠ ـ سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الأول من القرن التاسع عشر ١٢٢٦ ـ ١٢٦٥هـ / ١٨١١ ـ ١٨٤٨م.

طارق عبد العاطى غنيم بيومى

١٤١ ـ وسائل الترفيه فى عصر سلاطين المماليك.

لطفى أحمد نصار

١٤٢ ـ مذكراتى فى نصف قرن جـ٣

أحمد شفيق باشا ط٢، ١٩٩٩.

١٤٣ ـ دبلوماسية البطالمة فى القرنين الثانى والأول ق . م

د. منيرة محمد الهمشرى

١٤٤ ـ كشوف مصر الافريقية فى عهد الخديوى اسماعيل

د. عبدالعليم خلاف

١٤٥ ـ النظام الادارى والاقتصادى فى مصر فى عهد دقلديانوس (٢٨٤ ـ ٣٠٥م)

د. منيرة محمد الهمشرى

١٤٦ ـ المرأة فى مصر المملوكية

د. أحمد عبدالرازق

١٤٧ ـ حسن البنا متى.. كيف .. ولماذا؟

د. رفعت السعيد

١٤٨ ـ القديس مرقس وتأسيس كنيسة الاسكندرية

تأليف / د. سمير فوزى

ترجمة / نسيم مجلى

١٤٩ ـ العلاقات المصرية الحجازية

في القرن الثامن عشر

حسام محمد عبد المعطي

١٥٠ ـ تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها)

د. سمير يحيى الجمال

١٥١ ـ جمال الدين الأفغاني والثورة الشاملة

السيد يوسف

١٥٢ـ الطبقات الشعبية في القاهرة المملوكية

(٦٤٨ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م)

د. محاسن محمد الوقاد

١٥٣ـ الحروب الصليبية (المقدمات السياسية)

د. علية عبد السميع الجنزوري

١٥٤ـ هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية في العصور الوسطى

د. علية عبد السميع الجنزوري

١٥٥ـ عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر (١٨٠٥ - ١٨٨٣م)

د. عبد الحميد البطريق

١٥٦ـ تاريخ الطب والصيدلة المصرية

الجزء الثالث

في العصر الإسلامي

د. سمير يحيى الجمال

١٥٧_ تاريخ الطب والصيدلة المصرية

الجزء الرابع

فى العصر الإسلمى والحديث

د. سمير يحيى الجمال

١٥٨_ نائب السلطنة المملوكية فى مصر

(٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م)

د. محمد عبد الغنى الأشقر

١٥٩_ حزب الوفد (١٩٣٦ _ ١٩٥٢)

الجزء الأول

د. محمد فريد حشيش

١٦٠_ حزب الوفد (١٩٣٦ _ ١٩٥٢)

الجزء الثانى

د. محمد فريد حشيش

١٦١_ السيف والنار فى السودان

تأليف / سلاطين باشا

١٦٢_ السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦ _ ١٩٥٣م)

د. تمام همام تمام

١٦٣_ مصر والحملة الفرنسية

المستشار/ محمد سعيد العشماوى

١٦٤_ الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ

(أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك

مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ٢٠ ـ ٢١

ديسمبر ١٩٩٧م.

إعداد / د. عبدالعظيم رمضان

١٦٥ـ التعليم والتغيير الاجتماعى فى مصر

(فى القرن التاسع عشر)

سامى سليمان محمد السهم

١٦٦ـ مذكرات معتقل سياسى (صفحة من تاريخ مصر)

السيد يوسف

١٦٧ـ الحركة العلمية والأدبية فى الفسطاط منذ الفتح العربى إلى نهاية الدولة الأخشيدية

د. صفى على محمد عبدالله

١٦٨ـ مؤرخون مصريون من عصر الموسوعات

يسرى عبد الغنى

١٦٩ـ مدن مصر الصناعية فى العصر الإسلامى إلى نهاية عصر الفاطميين (٢١ ـ ٥٦٧هـ / ٦٤٢ ـ ١١٧١م)

د. صفى على محمد عبد الله

١٧٠ـ القرية المصرية فى عصر سلاطين المماليك

(٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م)

مجدى عبد الرشيد بحر

١٧١ـ تاريخ الجالية الأرمنية فى مصر

القرن التاسع عشر

تأليف / محمد رفعت

١٧٢- تاريخ أهل الذمة فى مصر الإسلامية
(من الفتح العربى إلى نهاية العصر الفاطمى)
الجزء الأول
تأليف / فاطمة مصطفى عامر
١٧٣- تاريخ أهل الذمة فى مصر الإسلامية
(من الفتح العربى إلى نهاية العصر الفاطمى)
الجزء الثانى
تأليف / فاطمة مصطفى عامر
١٧٤- مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الرابع ق.م
د. أحمد عبد الحليم دراز
١٧٥ - محمد توفيق نسيم باشا ودوره فى الحياة السياسية
عادل إبراهيم الطويل
١٧٦ - الملاحة النيلية فى مصر العثمانية
١٥١٧ - ١٧٩٨م
د. عبدالحميد حامد سليمان



فهرس المحتويات

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الإيداع بدار الكتب ١٦٧٧٨ / ٩٩

I.S.B.N 977-01-6557-3



هذا الكتاب عن «الملاحة النيلية في مصر العثمانية» الذى كتبه الدكتور عبدالحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسلة أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصرية فى العصر العثمانى». فهو على هذا النحو متخصص فى هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادى المصرى فى العصر العثمانى.

وقد تناول الكتاب موضوعات رئيسية، منها: الملاحة النيلية من ناحية الحرفة والصناعة، وأنواع المراكب، وتناول أيضاً اقتصاديات الملاحة النيلية، من ناحية نظم الاستثمار، وفئات المستثمرين.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة فى النيل، وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التى ترسم صورة للحياة الملاحية فى نهر النيل فى مصر العثمانية.

٤٠٠ قرش

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب